MORZE
MARYNARZ POLSKI

ŚWIĘTO
MORZA
23. VI. – 29. VI.



Warszawa – Gdynia, czerwiec - lipiec 1948 r.

fot. Fl. Staszewski

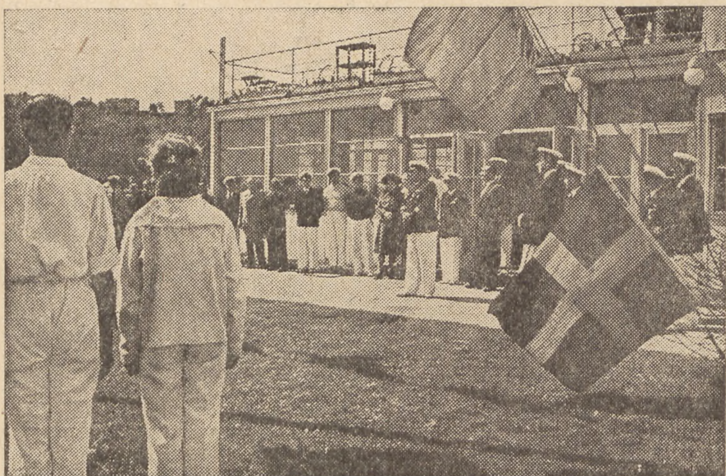
CENA zł. 40.–
36 STRON

W NUMERZE M. IN.: ZAŁOŻENIA POLITYKI MORSKIEJ — ĆWIERĆ WIEKU NA WACHCIE — AKTUALNE ZAGADNIENIA ŻEGLUGI I PORTÓW — POWRÓT NA „ORUNII“ — NA STOCZNI — PO TAJEMNICE ATOMU NA DNO OCEANU — KOLUMB PRZYBIJA DO BRZEGU — OSTRE STRZELANIE ORP „SĘP“ — ATAK NA FIORD — SKAN-

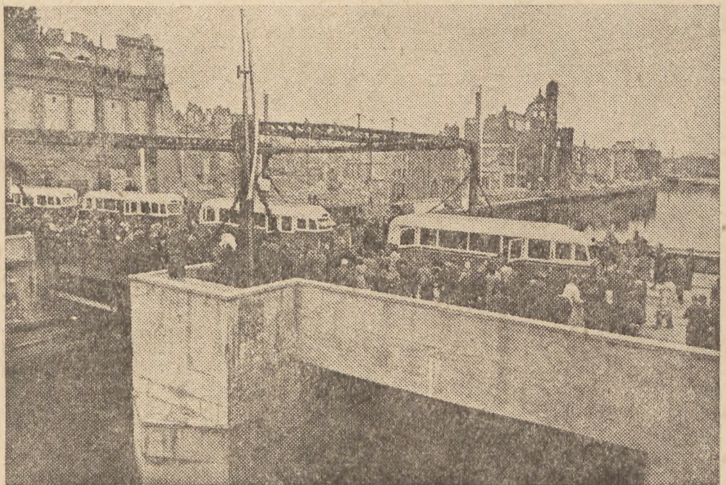
Nr. 6/7
ROK XIX.



„Chociaż ciasny, ale własny" — powiedzieli sobie robotnicy Centrali Węglowej, kiedy przekazano im około 90 fińskich domków, które we Wrzeszczu utworzyły malownicze osiedle.



„Sezonie — otwórz się" — wołali miłośnicy sportu jachtowego, oczekując nadejścia wiosny. Wiosna nadeszła i sezon został otwarty, czego dowodem powyższe zdjęcie, przedstawiające moment tej inauguracyjnej uroczystości w Yacht-Klubie Polski w Gdyni. Przemawia do zebranych D-ca Mar. Woj. kontr-adm. W. Steyer.



Budujemy mosty nie tyle dla pana starosty ile przede wszystkim dla ruchu pieszego i kołowego. Na zdjęciu otwarcie Zielonego Mostu na Motławie w Gdańsku.



Wycieczka dziennikarzy czechosłowackich w Szczecinie.

MIESIĄC NA WYBRZEŻU

Niezmierzone są głębie mórz i oceanów a co gorsza nie zmierzone jak dotąd było i nasze Wybrzeże. Celem dokonania ścisłych pomiarów Wydział Administracji Wybrzeża Gdańskiego Urzędu Morskiego, przystąpił do odpowiednich prac. Pierwszy słup pomiarowy został wbity na granicy ZSRR. i Polski, a stąd ekipy wyruszyły na zachód.

Niektórzy utrzymują, że ekipy pomiarowe staną się wkrótce najbardziej miarodajnymi czynnikami.

* * *

Nie wystarczy umieć pływać, aby być jednostką pływającą w pełnym tego słowa znaczeniu. Przez dłuższy czas nasze porty odczuwały brak odpowiednich jednostek przystosowanych do obsługi pilotażu. Przewożenie pilotów odbywało się przeważnie przy pomocy holowników i motorówek. W Szwecji i Holandii zakupiliśmy ostatnio specjalne jednostki, które zostaną przeznaczone do służby w porcie.

* * *

W ramach walki z płycizną, Szczeciński Urząd Morski przystąpił do pogłębiania toru wodnego na trasie od Świnoujścia do Szczecina. Miejsca płytsze zostaną wybagrowane do głębokości 8,4 m, przy czym najpoważniejsze prace zostaną przeprowadzone w porcie węglowym co umożliwi większym statkom wejście do basenu i zabranie ładunków.

* * *

Jak daleko można zajechać będąc uczniem Szkoły Rybaków Dalekomorskich świadczy o tym fakt, że szereg kursantów odbędzie praktykę rybacką w okresie letnim na dalekich połowach.

Z liczby 31 uczniów, 4-ch chętnych do specjalizowania się w rybołówstwie kutrowym, otrzymało praktykę w Tow. Połowów Morskich „Arka", inni zaś rozpoczęli praktykę marynarską na statkach szkolnych „Neptun", „Neptunia" oraz na wracających z połowów białej ryby trawlerach „Dalmoru".

* * *

„Nie ma wraków bez braków" — powiedział filozoficznie jeden z ekipy barkarzy, która wydobyła pływającą stację bunkrową, przejętą przez Centralę Węglową. Stacja ta zostanie poddana remontowi, dzięki czemu wrak nie będzie miał braków. W wypadku, gdyby GUM uznał za celowe wydobycie innych wraków, ta sama ekipa podejmie się kontynuacji dalszych prac w tym kierunku.

* * *

Konferencja Afrykańska uznała Gdynię za port zasadniczy, dzięki czemu został umożliwiony eksport towarów do Afryki Południowej i Zachodniej drogą bezpośrednią.

Polska będzie eksportować chemikalia, wyroby bawełniane i wełniane, żelazo, meble gięte, gwoździe oraz biel cynkową, która bynajmniej nie będzie użyta do wybielenia Czarnego Lądu.

* * *

Wzrastająca wciąż liczba polskich mieszkańców Szczecina sprawia, że nieliczni pozostający tam jeszcze Niemcy stanowią już raczej zabytek muzealny. Jak się jednak dowiadujemy, Szczecińskie Muzeum nie zamierza skorzystać z tego rodzaju eksponatów i na ich miejsce przyjęło ostatnio 40 okazów wypchanych ptaków nadmorskich, które z tamtymi „ptaszkami" nie mają nic wspólnego. Ponadto zakupiono doskonale wykonany model jachtu „Gen. Zaruski" oraz kompas sterowy większego typu. Przed gmachem Muzeum umieszczono 15 - tonową śrubę okrętową i dwie kotwice imponujących rozmiarów, które są wyrazem nadziei, że w tym sezonie szeregi zwiedzających wzrosną jeszcze bardziej, niż było to w roku ubiegłym.

* * *

W związku ze zbliżającym się sezonem letnim, nadmorskie kąpieliska i zdrojowiska poczyniły już szereg przygotowań dla przyjęcia gości.

Komisja Zdrojowa w Ustce przystąpiła do przygotowania kwater dla przyjezdnych, zorganizowania na dworcu punktu informacyjnego i utworzenia szeregu udogodnień na kąpieliskach i plaży. Poczynania Zarządu Miejskiego realizowane są na platformie głębokiego zrozumienia potrzeb turystów, czego dowodem jest oddanie miejskiej platformy dla przewozu bagażu przybywających letników.

W odróżnieniu od zdrojowisk górskich, ceny w restauracjach w Ustce mają być niewygórowane, a utrzymane na poziomie... morza, co bez wątpienia stanowić będzie jeszcze jedną dodatkową atrakcję.

* * *

Atmosfera na Wybrzeżu staje się ostatnio bardzo burzliwa. Warszawska Spółdzielnia Minerska „Miner" przeprowadza w wielu miejscach roboty wyburzeniowe przy niszczeniu ścian żelbetowych nabrzeża Śląskiego w Gdyni oraz prace wstępne do robót podwodnych na Oksywiu. Ponadto rozpoczęto prace wyburzeniowe w porcie Wielka Wieś oraz przystąpiono do oczyszczania wyrw w falochronach dla umożliwienia nadbudowy nowej części. Po dokonaniu tych prac Spółdzielnia dobierze się do koryta Wisły, gdzie zostaną usunięte resztki mostu w Opaleniu.

(bis)

fot. K. Komorowski (3) i WAF. (1).



i


LIGA MORSKA MARYNARKA WOJENNA

Nr. 6/7. Warszawa-Gdynia, czerwiec-lipiec 1948 r. Rok XIX.

ADAM RAPACKI
Minister Żeglugi

Założenia polityki morskiej*)

Rzeczywistością polską są trzy rewolucje. Rewolucja najpoważniejsza i najtrudniejsza — rewolucja dziejowa, która odwraca szlak rozwoju narodu ze wschodu na zachód, tam gdzie są rzeczywiste źródła naszej siły i bezpieczeństwa, tam, gdzie są prawdziwe możliwości rozwoju gospodarczego i społecznego narodu. Druga rewolucja — rewolucja społeczna, dojście do prawdziwej władzy politycznej, gospodarczej i kulturalnej nowej klasy społecznej — mas pracujących. I wreszcie trzecia, ściśle z poprzednimi związana — rewolucja gospodarcza, która zmienia już strukturę gospodarczą naszego kraju. Przechodzimy z systemu gospodarki rolniczo-przemysłowej do gospodarki przemysłowo-rolniczej i do systemu gospodarki przemysłowo-rolniczo-morskiej. Główną treścią polityki morskiej będzie świadome przyspieszanie i organizowanie procesu przestawiania gospodarki narodowej polskiej na gospodarkę morską.

Nie można się dziwić, że w okresie olbrzymiego i ofiarnego wysiłku całego zespołu Wybrzeża — robotników portowych, inżynierów, jakże niedawno jeszcze szczupłego zespołu kierowniczego, niesposób było myśleć o podstawach długoterminowej, stałej polityki morskiej, trudno byłoby myśleć o tym, co w gospodarce planowej ujmuje politykę morską najbardziej konkretnie i w najbardziej twórczy kształt, t.j. o wielkim planie. Nie można było myśleć dlatego, że nie dojrzał wówczas plan narodowy.

PROBLEM LUDZI

Ten okres minął. Powołanie ministerstwa było w pewnym stopniu zasygnalizowaniem przejścia do spokojniejszego już, długoterminowego planowania rozwoju gospodarki morskiej w Polsce. I dopiero dzisiaj, po przejściu do okresu tworzenia jednego planu morskiego, możemy mówić o założeniach polityki morskiej. Główną treścią tej polityki ma być przyspieszenie i organizowanie przekształcania na morską struktury naszego kraju. Jest to wśród ambitnych zadań wielkiej polskiej rewolucji jedno z najambitniejszych i najtrudniejszych. Po pierwsze dlatego, że wprawdzie znamy w nowoczesnej historii niektórych krajów wiele przykładów rewolucji przemysłowej, ale bardzo rzadkie chyba są przykłady rewolucji morskiej. Stworzenie potęgi handlowej morskiej jest o wiele trudniejsze, niż stworzenie militarnej potęgi morskiej. Potęga morska, a przede wszystkim h a n d l o w a potęga morska narasta długo, a to jest w pierwszym rzędzie problem ludzi. Ludzi biegłych nie tylko w technice, w wykonawstwie morskim, ale w tym, co decyduje o potędze morskiej, w tym, co potrafi z małych flot handlowych zrobić potężny instrument, w całym aparacie nadbudowy gospodarki morskiej. W aparacie handlu morskiego, w tych wszystkich przedsiębiorstwach, które słusznie nazywają się narzędziami dyspozycji. Nie byle jakich ludzi trzeba, aby aparat działał sprawnie. Trzeba ludzi o ogromnej znajomości światowej gospodarki.

W warunkach nowoczesnej gospodarki potęga morska jest bardzo kosztowna i wymaga ofiar i wysiłków szczególnie w pierwszym okresie rozbudowy. Ten okres największych pierwszych kosztów inne narody przeszły już dawno i przeszły w dosyć ciekawej sytuacji, wymuszania na gospodarce narodowej wysiłku morskiego. W bardzo wielu krajach morskich porty przez swoje uprzywilejowane stanowisko — bramę na świat i przez swoją siłę i monopol narzucały całemu zapleczu podatek na rozwój gospodarczy miast morskich.

POSIADAMY DANE

Kiedy mówimy o uprzemysłowieniu Polski, o zmarynizowaniu Polski, to mówimy o dwóch rzeczach, których start jest bardzo nierówny. My, na Wybrzeżu, nie odziedziczyliśmy nawet drobnej części tego kapitału, który odziedziczył przemysł na Ziemiach Odzyskanych. Wybrzeże było opustoszałe, a nie mieliśmy dla morza tych mas ludowych, które łatwo poszły do przemysłu, bo nie mieliśmy tradycji morskiej. Zastaliśmy porty zniszczone, ale gorzej, że zastaliśmy porty, które nie były dostosowane do naszych potrzeb ani do naszej nowej gospodarki. Zastaliśmy taki na przykład potężny port szczeciński, który był budowany dla zupełnie innego celu, dla innego zaplecza, gdzie nawet linie kolejowe i układ bocznic w porcie mówiły o przeszłości i nie dawały się wyzyskać w przyszłości. Zastaliśmy porty, które były zbrojone przeciw sobie nawzajem, porty, które powstawały w konkurencji wzajemnej. A musimy ze wszystkich tych portów stworzyć jedną sharmonizowaną całość.

Każda rewolucja stosuje w praktyce zasadę mierzenia siły na zamiary. Nasza specjalna polska rewolucja wybrała z konieczności drogę inną, oszczędzania wysiłku w tym pierwszym okresie wobec ogromnego wyczerpania narodu po wojnie i po okupacji. Nie poszliśmy, bo nie mogliśmy pójść w naszych warunkach na wielkie i gigantyczne osiągnięcia w krótkim czasie. Powiedzieliśmy sobie, że okres gigantycznej rozbudowy nastąpi później, że najpierw chcemy inwestować w człowieka, w to wszystko, co w najszybszym tempie, co zaraz powiększy dochód społeczny i pomoże podnieść stopę życiową tych, którzy dopiero później będą mogli budować. Stworzyło to zły start dla gospodarki morskiej, która potrzebuje dużego wysiłku długiego czekania na rezultaty. Od tej rzeczywistości, z której słuszne wnioski wyciągnął trzyletni plan odbudowy, my nie możemy uciec i nie chcemy uciekać, bo musimy służyć gospodarce narodowej. Ale musimy jednocześnie otrzymać od tej gospodarki minimalny chociażby wysiłek, który nam pozwoli od razu na starcie stworzyć warunki, które gdzie indziej, drogą naturalnego stosunku sił, stanęły u podstaw wielkiego rozwoju morskiego. Nie w interesie swoim i nie w interesie miast portowych, ale w interesie całej gospodarki, bo gospodarki morskiej nie możemy budować z dnia na dzień. Co nas uprawnia do postawienia pomimo wszystkiego postulatu wysiłku na morzu od razu — nie za trzy lata? Jakie mamy dane na to, ażeby tę politykę przestawiania struktury gospodarki narodowej na morzu realizować? Mamy Wybrzeże. Posiadamy własne zaplecze, własną gospodarkę polską ze wspaniałą przyszłością, która będzie potrzebowała coraz więcej stosunków z zagranicą, coraz więcej importu i eksportu. Mamy na dalszym zapleczu gospodarkę czechosłowacką z wielką przyszłością, już potężną i powiązaną ściśle z gospodarką światową. Mamy jeszcze mało rozwiniętą, ale niewątpliwe kroczącą do wielkich osiągnięć i do szybkiego rozwoju gospodarkę basenu naddunajskiego.

Jest dobra chwila historyczna na to, aby to głębokie zaplecze związać z portami i z Wybrzeżem w interesie wszystkich państw słowiańszczyzny i tych państw, które są związane z nią najgłębszym interesem gospodarczym i społecznym. Przyszła chwila, w której najpoważniejszy wróg naszych portów — port hamburski na dłuższy okres czasu nie może odgrywać dotychczasowej roli. Triest zawsze oparty o płytkie zaplecze, tym razem zamieniony na bazę wypadową imperializmu zaoceanicznego — traci do reszty rolę handlową.

Mamy poza tymi warunkami zewnętrznymi i gospodarczymi ustrój, twórczy właśnie w wieku XX. Bo jeżeli bogate państwa rozwijały się w w. XIX z zamożności mieszczańskiej, dla państw biednych nie ma innej drogi, jak konsekwentna planowość, która właśnie teraz, kiedy stare metody kapitalistyczne zapadają w bezsiłę, staje się potężnym argumentem. Dzięki planowości mamy możność powiązania wszystkich elementów polityki morskiej w jeden plan portów, żeglugi, stoczni i nawet rybołówstwa. Nie mamy na samym Wybrzeżu i w miastach portowych żeglugi przedsiębiorców, których sprzeczne dążenia rozluźniałyby jedność polityki morskiej. Nie mamy stada samodzielnych przedsiębiorstw za plecami. Za plecami mamy jedną gospodarkę narodową, na której pomoc możemy zawsze liczyć. Możemy być zawsze pewni, że tak jak nasz plan gospodarczy będzie służył całej gospodarce narodowej, tak gospodarka narodowa w planie swego wysiłku uwzględni nasze potrzeby.

Wnioski są dalekie od pesymizmu, ale i dalekie od romantyzmu. Uprzemysłowienie Polski jest sprawą życia naszego narodu, jego bezpieczeństwa, rozwoju, wyrwania się z zależności kolonialnej od międzynarodowego kapitału. A w polskich warunkach uprzemysłowienie narzuca obowiązek rozbudowy gospodarki morskiej. W naszych warunkach nie ma pełnego i swobodnego uprzemysłowienia, bez sprawnie działających portów i niezależności na morzu. Rozbudowa gospodarki morskiej jest u nas koniecznym uzupełnieniem całej reformy gospodarczej.

---

*) Skrót referatu, wygłoszonego w Lidze Morskiej w Warszawie w ramach akcji popularyzacji wiedzy marynistycznej.

Wniosek jest tylko jeden, że w obliczu wielkich zadań, które przed nami stoją, możemy mówić o budowie Polski na morzu nie jako o efektywnym rozwinięciu bander na kilku kupionych statkach, ale musimy mówić o niej jako o trudnym i długotrwałym wysiłku.

Tam gdzie jest potrzebna wytrwałość, czas i plan, wysiłek musi być rozłożony w czasie. Muszą być etapy, które sobie zakreślimy. I choć na pewno bardzo pociągająca, pożyteczna i społecznie potrzebna byłaby koncepcja szybkiej budowy Polski jako kraju morskiego, dla którego morze staje się samodzielnym źródłem dochodu, dla którego żegluga staje się samodzielną gałęzią produkcji, zanim do tego etapu będziemy mogli iść i myśleć o eksporcie naszych usług i tonażu, musimy sobie postawić o wiele ważniejszy i bliższy cel, który niewątpliwie jest także bardzo trudny i wymaga dużego wysiłku.

NASZE OSIĄGNIĘCIA I OBOWIĄZKI

Dotychczas robiliśmy wysiłki, aby zaspokoić najpilniejsze potrzeby gospodarki narodowej. W drugim etapie musimy nadążyć za gospodarką narodową, zanim będziemy mogli mówić o trzecim etapie — o prześcignięciu przez gospodarkę morską tempa rozwoju całej gospodarki narodowej. To nadążanie nie oznacza nic innego, jak zaspokojenie od strony morza potrzeb gospodarki narodowej w najbliższym okresie jej rozwoju. Spełnić potrzeby gospodarki narodowej, tzn. zapewnić jej suwerenność. Uwolnić ją od wyzysku ze strony obcego aparatu handlu morskiego. Jednocześnie ten okres nadążania za potrzebami gospodarki narodowej musi być z natury rzeczy okresem budowy fundamentów dla przyszłego szybszego jeszcze rozwoju.

I tutaj najelementarniejszą, fizyczną potrzebą gospodarki narodowej są porty. Nie tylko naszą zresztą potrzebą, ale tych wszystkich, którzy dokoła nas tak jak my się odbudowują. Tu, do portów, skierował się pierwszy doraźny wysiłek i tutaj także będzie się kierował przede wszystkim nasz wysiłek planowy, do którego teraz stajemy. Porty stoją i długi czas będą stały na pierwszym miejscu w hierarchii naszej polityki. A porty to nie tylko magazyny, nabrzeże i urządzenia, porty to i żegluga, to także aparat dyspozycyjny. Właśnie potrzeby portów narzucają nam pierwsze zarysy planu żeglugowego.

W dziedzinie portów pierwszym obowiązkiem jest stworzyć porty technicznie wystarczające, zdolne do przeładunku wszystkiego tego, czego od nich będzie się domagała gospodarka narodowa. Naszym drugim obowiązkiem jest stworzyć porty tanie. To muszą być porty pierwszej klasy, porty wyspecjalizowane, dobrze technicznie wyposażone; nowocześnie, dobrze zorganizowane, oparte na regularności żeglugi i na sprawnej obsłudze. Nasz trzeci obowiązek — to stworzyć porty konkurencyjne, które w tej powojennej chwili potrafią raz na zawsze scementować z sobą głębokie międzynarodowe zaplecze. To znaczy porty, oparte o sprawny i silny aparat dyspozycyjny, atrakcyjne dla zagranicznych klientów. I nasz czwarty, ale nie w czasie czwarty obowiązek brzmi: za pomocą polityki portowej ożywić ten pas Ziem Odzyskanych, który zawsze żył z morza i który będzie żył z morza.

Nie wszystkie z tych zadań są zadaniami ze sobą zgodnymi. Zadanie szybkiego uzdolnienia portów do przeładunku może na przykład nie być zgodne ze stworzeniem portów tanich. Pod naciskiem ciągle jeszcze pilnych potrzeb będziemy musieli te porty zbroić wcześniej, choćby dzisiaj. Będziemy musieli przejść przez kosztowny okres zbrojenia po to, żeby potem modernizować.

Zdawało się, że problem decyzji, jaką powzięliśmy w roku ubiegłym w Szczecinie był trudny. Ten problem rozstrzygnęliśmy zgodnie z interesem trwałym. Wydawało się, że wysiłek szczeciński jest zbyt trudny dla naszego młodego aparatu morskiego i może za wielkie byśmy stawiali wymagania temu spustoszałemu portowi. Że może w Gdańsku łatwiej i prędzej udałoby się podnieść zdolność przeładunkową dla węgla niż w Szczecinie. Ale interes polityczny i interes racjonalnej gospodarki w przyszłości przeważył i powzięliśmy śmiałą i słuszną decyzję skierowania w tej chwili głównego wysiłku technicznego na Szczecin.

Ulegliśmy bieżącym potrzebom w dziedzinie wyposażenia technicznego portów. Żyjemy pod stałym i niewątpliwie przemożnym w całej gospodarce narodowej naciskiem potrzeb eksportowych węgla.

Na rok 1949 plan trzyletni przewiduje dosyć astronomiczną jak na nasze stosunki cyfrę prawie 17 milionów ton węgla wyeksportowanego morzem. Już dzisiaj wiemy, że prawdziwe potrzeby są jeszcze większe. W tych warunkach nie mogliśmy czekać. Nie mieliśmy czasu na studiowanie najnowocześniejszych urządzeń zagranicznych. Nie mogliśmy zrezygnować z szeregu bardzo sfatygowanych dźwigów. Musieliśmy utrzymywac aparat przeładunkowy portów na poziomie zapotrzebowania przemysłu węglowego. I dzisiaj mamy obraz szczególnie w przeładunkach masowych dosyć niepokojący, który jednocześnie nakreśla przed nami plan. Przy 80% przeładunku przedwojennego operujemy ok. $^1/_3$ mechanicznej zdolności przeładunkowej przedwojennej. To daje obraz przepracowania naszych urządzeń przeładunkowych. To jednocześnie wskazuje nam drogę dwóch etapów. W pierwszym etapie wyposażenie portów w fizyczną zdolność przeładunkową dla tych ilości towarów masowych, które będą musiały przesyłać. W drugim etapie modernizowanie urządzeń portowych.

PORTY

Drugi cel, który już w połowie osiągnęliśmy, to wyzyskanie portów dla ożywienia Wybrzeża. Uruchomiliśmy małe porty. „W połowie" dlatego, że małe porty nie będą w przyszłości przeładowywać węgla. Daliśmy im węgiel i ze względu na możność rozszerzenia w jakikolwiek sposób możliwości przeładunkowych węgla i dlatego, żeby im dać cokolwiek. Liczymy, że ożywienie, które w ten sposób wprowadziliśmy do szeregu małych portów, będzie bodźcem, wpływającym na zaludnienie i rozwój bliskiego zaplecza. Ten z kolei otworzy potrzeby, którym małe porty służyły przed wojną.

Przez wysiłek szczeciński przesądziliśmy sprawę specjalizacji portów. Wysiłek niezmiernie charakterystyczny dla typu naszej pracy: to jest nie tylko odbudowa, to jest przebudowa i rozbudowa jednocześnie.

SZCZECIN — SERCEM TRANZYTU.

Powiedzieliśmy sobie, że to *położenie Szczecina predestynuje ten port do zadań międzynarodowych*, że znaczna część tranzytu, przede wszystkim czechosłowackiego i dunajskiego będzie szła przez Szczecin. Stąd wielki plan aktywizacji Szczecina, którego jądrem jest niewątpliwie rozbudowa portu. Plan przewiduje w Szczecinie inwestycje w porcie i dokoła portu w wys. ponad 5 miliardów złotych w ciągu niecałych dwóch lat. Dla scharakteryzowania skali robót i znaczenia portu dla zaplecza podaję, że przewidujemy w Szczecinie w ciągu roku 1948 ratę odbudowy izb równą połowie warszawskiego planu wykonania w roku 1947. Przeładunek masowy Szczecina przewidujemy w roku 1949 na około 5—6 milionów ton węgla. Nie podaję cyfry ściślej, bo nie ma jeszcze pewności co do terminu wykonania przez nasz i zagraniczny przemysł koniecznych tam urządzeń portowych. Szczecin jako port masowy jest dokładnie zarysowany i ujęty w planie opracowanym technicznie, z kosztorysem i już realizowany. Jednocześnie przygotowujemy drugą równoległą fazę wysiłku w Szczecinie: przygotowanie go do roli tranzytowej. W Szczecinie ma powstać obszerna terytorialnie i prawnie strefa wolna dla naszych zagranicznych klientów, która nie będzie tylko miejscem magazynowania i przeładunku, ale może się stać także siedzibą dla przemysłu. *Gdynia i Gdańsk* będą nadal odgrywały rolę w przeładunkach masowych. Ale już niedługo Gdynia stanie się głównie portem drobnicowym. Niezależnie od tego Gdynia i Gdańsk z dobrą tradycją przedwojenną i dużym zespołem ludzi pozostaną ośrodkiem stołecznym naszego wybrzeża. Tam przede wszystkim i w Warszawie lokować się będą ośrodki dyspozycyjne handlu morskiego.

Porty tanie i sprawne to porty dobrze zorganizowane. Zagadnienia organizacyjne zajmowały nas od początku i będą długo jeszcze stanowiły przedmiot troski i doskonalenia. Rok bieżący przyniósł jedność administracyjną portów, ujęcie w jedną dyspozycję zagadnień eksploatacji, rozbudowy i odbudowy. Zniknęły biura odbudowy portów.

Ważniejsza od zasady jedności administracyjnej jest zasada w ogóle jedności portu. Mamy w Polsce dobrą okazję do zrealizowania tego, o czym za granicą od dawna, ale i na próżno się mówi. Zamiast portów pokawałkowanych, zamiast małych portów, rządzonych każdy przez innego właściciela, między którymi trudno jest ustalić jakąś koordynację pracy i wobec tego pracując drogo, *mamy okazję i konieczność tworzyć w każdym porcie jeden zwarty zespół portowy.*

Ważnym szczególnie dla przeładunku drobnicy elementem jest *jednolita i społeczna, sprawiedliwa organizacja pracy fizycznej.* I tutaj start nasz był bardzo zły. Byliśmy pod względem organizacji pracy fizycznej w portach i społecznie i technicznie znacznie w tyle nawet za portami krajów kapitalistycznych, którym na pewno obce były motywy społeczne przy organizowaniu pracy fizycznej. Mieliśmy pracę fizyczną organizowaną przez kogoś, kto się tym nie powinien zajmować, przez spedytorów prywatnych. Spedytor jest od tego, żeby handlował, szukał ładunku i dróg dla ładunku. Nie jest od tego, aby organizował pracę fizyczną w porcie i aby z pracy fizycznej czerpał większość swoich zysków. Było dla nas społecznie nie do zniesienia przywiązanie robotników do poszczególnych spedytorów prywatnych a technicznie nie do tolerowania — brak jednolitej, sprawnej administracji magazynów i organizacji pracy fizycznej. Dlatego wkroczyliśmy na drogę stworzenia *przedsiębiorstwa przeładunkowego państwowo - spółdzielczego.* Jest to droga, która prócz wszystkich zalet technicznych zapewni społeczne korzyści robotnikowi, jeżeli nie w podwyżce płac, to w zaspokojeniu jego potrzeb społeczno-kulturalnych. Spółdzielnia pracy będzie zużywać prawie wszystkie zyski dotychczasowych przedsiębiorstw na potrzeby społeczne robotników portowych.

Port tani to jest nie tylko port dobrze zorganizowany, nie tylko sprawny pod każdym względem. To jest także port oparty o regularne linie żeglugowe. To jest po wtóre port pierwszej klasy o równych stawkach w żegludze międzynarodowej. Jest naszym punktem honoru, ażeby w pierwszym etapie chociaż z jednego portu stworzyć port pierwszej klasy. W tym celu potrzebna nam jest odpowiednia masa towarowa i oczywiście odpowiednia obsługa żeglugowa. Obsługę żeglugową staramy się zapewnić przez rozwój linii regularnych. Masa rośnie sama. Aby tę masę powiększyć, *Gdynię i Gdańsk stopiliśmy w jeden port.* Nie sztucznie zresztą. Były one właściwie jednym portem. Odległość między obu portami jest mniejsza, niż na przykład w porcie londyńskim pomiędzy poszczególnymi częściami portu.

Konieczność koordynacji ruchu statków między jednym portem a drugim, zmusiły nas do ustalenia jednego wspólnego zarządu i administracji, ustalenia wspólnych stawek. Ale jednocześnie stwarzamy w ten sposób w Polsce największy port na Bałtyku i jeden z największych portów w tej chwili w Europie.

Porty muszą być nie tylko tanie, ale muszą być konkurencyjne. *Konkurencyjność* naszych portów zależy nie tylko od portów samych. Dlatego nasze ministerstwo jest zainteresowane wszystkim tym, co nas dzieli od klienta zagranicznego, a więc kolejami z ich

latytami, a także i w bardzo silnym stopniu Odrą, osią, która przedłuży już w niedługim czasie drogę morską do Dunaju. Jest ona nie tylko kręgosłupem Szczecina, ale jest niewątpliwie przedłużeniem polskiego morza w głąb Europy. Zagadnienie walki z Hamburgiem jest główną rolą Szczecina. Hamburg pokonał Szczecin kiedyś, pokonał nie tylko położeniem geograficznym, ale wskutek świadomej polityki rządów niemieckich, które Hamburg postanowiły rozwinąć przed Szczecinem. W tej chwili Szczecin nie tylko nie będzie krzywdzony, ale będzie wszelkimi naszymi siłami popierany. Hamburg rozumie dobrze to niebezpieczeństwo.

ŻEGLUGA.

Od strony portów przechodzimy do żeglugi, do najtrudniejszej niewątpliwie dziedziny naszej polityki morskiej, tej, która może najostrzej kłóci się z naszymi możliwościami gospodarczymi. Samo zestawienie cyfr wskazuje nam na konieczność wysiłku. W Polsce na jedną tonę brutto własnej floty wypada już obecnie przy małym jeszcze nasileniu handlu zagranicznego 2.477 dolarów handlu zagranicznego, podczas kiedy w Anglii 526. Nawet Jugosławia w stosunku do swojego słabego handlu zagranicznego rozbudowała ten stosunek niemal tak, jak Anglia. We Francji mamy 430 dolarów na jedną tonę brutto.

Musimy żądać od żeglugi, aby, po pierwsze — pozwoliła spełnić podstawową rolę portom, po drugie — aby zabezpieczyła suwerenność naszego handlu zagranicznego i w pierwszym etapie spełniła rolę interwencyjną.

Jaki mamy start w tej chwili? Start ten w cyfrach bezwzględnych wyglądałby, jak na nasze skromne polskie stosunki nawet nie najgorzej. Rozporządzamy tonażem większym, niż przed wojną, około 200 tys. ton brutto — wobec 125 tys. przedwojennych. Ale jeżeli przyjrzymy się strukturze tego tonażu, zobaczymy, że nie odpowiada on potrzebom i zadaniom, jakie stawiamy żegludze.

Tonażu frachtowego mamy 48%, tonażu starszego niż 20 lat mamy około 17%, 36,5% mamy tonażu konstrukcji wojennej, a więc konstrukcji pośpiesznej, niedostatecznie solidnej, statków dużych i niedostosowanych do naszych potrzeb żeglugowych. Ten stan rzeczy stawia przed nami zadanie modernizacji naszej floty. Modernizacja to nie znaczy zamiana statków starych na nowe. To nie tylko modernizacja techniczna, to także modernizacja ekonomiczna. To nadanie naszej flocie takiej struktury, która będzie odpowiadała potrzebom portów. I dlatego w planie, który w tej chwili podsumowujemy w planie obliczonym nie na trzy lata, ale na okres dłuższy, na pierwszym miejscu stoi budowa tonażu liniowego na określone linie z określonych portów do portów polskich. Naszkicowaliśmy sobie pierwsze minimum linii, które muszą istnieć i odwiedzać polskie porty, aby te porty mogły być konkurencyjne, aby mogły mieć jakąś regularność w obsłudze zaplecza. Właśnie w liniach mamy okazję zdobycia sobie miejsca teraz. Żegluga liniowa mniej podlega konkurencji, niż żegluga frachtowa. To jest żegluga o bardzo określonych i wyspecjalizowanych kwalifikacjach i zadaniach. Koniunktura i przewidywany kryzys, który musi kiedyś nastąpić po obecnym okresie ożywienia i rozbudowy, uderzy niewątpliwie i przede wszystkim w żeglugę trampową. Z trudem może on zagrozić naszym liniom, tym bardziej, że za nimi stoi skoncentrowana dyspozycja kraju naszym towarem.

I tutaj niski procent udziału naszej żeglugi w handlu zagranicznym jednocześnie stwarza duże możliwości. *Możemy bez ryzyka i nie oglądając się na wahania koniunkturalne na świecie, rozbudowywać flotę.*

Poza tym i pilność potrzeb przemawia za odłożeniem wielkiego wysiłku, który by miał rozbudowywać flotę trampową. Mamy w ręku ładunek, mamy w ręku węgiel i w okresie złej koniunktury, będziemy mieli dużą konkurencję o nasz ładunek. Mało tego. Tam, gdzie możemy poczekać na niskie koszty budowy, powinniśmy czekać. Nasze stocznie uzupełnią nasz aparat liniowy. Wszystko, co będziemy chcieli budować za granicą, musi pójść właśnie w okresie kryzysu, kiedy obcy tonaż chętnie nas będzie obsługiwał. Wtedy i przy niższych cenach będziemy mogli wystąpić z większymi i poważnymi zamówieniami w etapie budowania tonażu frachtowego. Wartość floty, którą będziemy posiadać za 3—4 lata, będzie wielokrotnie wyższa od tej, którą obecnie przy stosunkowo dużym tonażu posiadamy. Jej służba także będzie o wiele większa i sprawniejsza.

STOCZNIE.

Ściśle z planem rozbudowy żeglugi powiązaliśmy plan stoczniowy. Zagadnienie trudne, do niedawna niemal nierozwiązalne.

Nie mamy żadnej tradycji w dziedzinie budowy statków. Nie mamy niemal ludzi. Ci wszyscy, którzy pracowali, mieli do czynienia ze stoczniami remontowymi. Odziedziczyliśmy wprawdzie stocznie duże, ale i bardzo zniszczone i nienajbardziej nowoczesne. Trudności, na które napotykaliśmy w całym przemyśle polskim, w stoczniach były bez porównania większe. Szczególne braki odczuliśmy i odczuwamy w dziedzinie biur konstrukcyjnych. Ale jednocześnie wiedzieliśmy, że o ile musimy iść na kompromisy, na odkładanie programu budowy floty na później, o tyle nie możemy zrezygnować ze stoczni, jako podstawy tej przyszłej budowy. I właśnie w ubiegłym roku dokonaliśmy wysiłku scementowania tego fundamentu przyszłej budowy. Z pomocą przyszła nam śmiałość, rezultaty której ujrzymy. Niemal cały plan najbliższej budowy nowych jednostek przerzuciliśmy na stocznie krajowe. Uzyskaliśmy jak gdyby dodatkowo eksport, ponieważ gros naszych zamówień miałoby być pokryte z kapitałów dewizowych. Zamówienia w kraju stwarzają przypływ dewiz do kraju i wobec tego budując dla siebie, jednocześnie eksportujemy. To umożliwiło nam zdobycie nie wysokiego wprawdzie, ale dosyć pokaźnego kredytu na wyposażenie stoczni, a jednocześnie dało stoczniom stałą i pewną podstawę dla planów produkcyjnych, pozwoliło gospodarować taniej i sprawniej dlatego, że nawet i remonty są nierentowne, jeżeli jednocześnie nie ma stałej rezerwy pracy konstrukcyjnej. Stocznie rozkręcają się oczywiście powoli. I dlatego w roku 1948 liczymy tylko na około 5 tys. ton produkcji, ale już w roku 1949 przewidujemy 20 tys. ton, w latach następnych gdzieś około 25. Całą tę zdolność produkcyjną chcemy na własne potrzeby wyzyskać. To, co przekroczy tę zdolność — będzie lokowane za granicą.

APARAT DYSPOZYCYJNY.

Dla zabezpieczenia suwerenności naszej gospodarki narodowej od strony morza, trzeba mieć również sprawny i skuteczny aparat dyspozycyjny, a przede wszystkim przedsiębiorstwa maklerskie i spedycję. Na szczęście jeśli chodzi o maklerkę postępy są tak wielkie, że pozwalają spokojnie patrzeć w przyszłość.

Opłaciła się śmiałość poprzedniego kierownictwa Ministerstwa Żeglugi, które zdecydowało się postawić na państwowego maklera. Myślę o „Baltice". To przedsiębiorstwo w ciągu półtora roku stało się *najpotężniejszym maklerem na Bałtyku.* Zapewniło poważne korzyści i duże wpływy tak naszej gospodarce narodowej, jak i tym, którzy położeniem geograficznym, ustrojem społecznym i wspólnym interesem gospodarczym i politycznym z nami są związani. Dzięki wysiłkowi tego przedsiębiorstwa doprowadziliśmy do wspólnoty interesów polsko-czechosłowackich. Oba państwa przez skoncentrowane frachtowania rudy w jednym polskim ręku mogą uważać się za panów sytuacji pod tym względem na Bałtyku. *Takich zwycięstw musimy dokonać znacznie więcej.* Musimy zrealizować jeszcze znacznie szerszy zakres dyspozycji własnej, przede wszystkim w węglu. Musimy przejść ze sprzedaży węgla na brzegu w porcie polskim na system sprzedawania go w portach obcych i uwolnić się od całego podatku, który obca dyspozycja, obca żegluga nakłada na naszą gospodarkę narodową.

Przykład „Baltici" — przedsiębiorcy państwowego — jest dla nas ważny, jako potwierdzenie żywotności społecznej inicjatywy. Nie mamy zamiaru likwidować ani ograniczać inicjatywy prywatnej na morzu wszędzie, gdzie chce ona służyć gospodarce narodowej. Ale w jej interesie po to, aby mogła służyć gospodarce narodowej, musimy mieć silne przedsiębiorstwa uspołecznione.

Cieszymy się, że przedsiębiorstwa spółdzielcze mogą tutaj zanotować: poważne sukcesy, jak na przykład dział przeładunków morskich „Społem".

DŁUGOTERMINOWY PLAN.

Długoterminowy plan rozwoju gospodarki morskiej jest w przygotowaniu. Będzie to pierwszy może ustalony element przygotowywanego w Centralnym Urzędzie Planowania długoterminowego planu rozwoju gospodarki polskiej. Droga naszego planowania wiodła przez szereg etapów. Od dorywczości, od budowy portów, od rozbudowy żeglugi taką drogą, jaką się dało, w pierwszym okresie przeszliśmy najpierw do planów odcinkowych w gospodarce morskiej. Mieliśmy odrębny plan odbudowy portów. Nawet odrębny plan odbudowy poszczególnych portów, z ogólnymi tylko i mglistymi uwagami na temat ich specjalizacji. Mieliśmy odrębny plan rozbudowy stoczni i żeglugi i odrębny plan rybołówstwa. Od tych planów przeszliśmy i *przejdziemy ostatecznie w roku 1949 do jednego planu gospodarki morskiej*, w którym plany odcinkowe będą ściśle powiązane wszystkie razem w organiczną część planu narodowego.

Ale od tego planu musimy przejść, zgodnie z naturą naszej pracy, do planu długoterminowego. Tylko według planu długoterminowego, przez rozłożenie celów w długim czasie i uniezależnienie ich od spojrzeń doraźnych, w których zawsze żegluga będzie się mogła wydawać luksusem, będziemy mogli zapewnić rozwój gospodarce morskiej. Tylko taki plan będzie się mógł stawać z kolei elementem planu gospodarki narodowej.

WYCHOWANIE MORSKIE.

Oprócz planu, który będzie najzwięźlejszym i najbardziej konkretnym streszczeniem założeń i celów naszej polityki morskiej, elementem najważniejszym będzie *człowiek*. W żadnym planie nie da się z wychowania morskiego ująć wiele więcej, poza cyframi. Natomiast *treść* musimy tworzyć sami. Wychowanie morskie dotychczas było rozumiane w bardzo wąskim sensie i społecznie i co do zakresu. Wychowanie morskie to były szkoły morskie. Przez długie lata przed rokiem 1939 były one szkołami elitarnymi. *My w tej chwili przez wychowanie morskie rozumiemy wychowanie szerokich i bardzo licznych rzesz pracowników morza.* Mówiąc „wychowanie morskie" myślimy nie tylko o młodzieży, która zresztą żywiołowo zgłasza się do szkół morskich, ale myślimy także o pracownikach i robotnikach wybrzeża. Chcemy wychowywać nie tylko w szkołach, nie tylko na kursach, ale chcemy wychowywać przede wszystkim w pracy. Dlatego na pewno niepełny widzielibyśmy obraz działalności różnych dziedzin gospodarki morskiej, gdybyśmy je chcieli oceniać tylko według osiągnięć cyfr, gdybyśmy w cyfrach przeładunku, w ilości przewiezionych towarów chcieli widzieć najlepsze potwierdzenie tego co zrobili, albo czego nie zrobili ludzie aktywu morskiego.

Z wielkim naciskiem stawiamy przed każdym kierownikiem urzędu czy przedsiębiorstwa zadanie wychowania ludzi w pracy. Uważamy, że często warto jest nawet poświęcić doraźne zyski, często warto przepłacić, byle najważniejszy problem dla przyszłości gospodarki morskiej w Polsce, problem człowieka, pchnąć naprzód.

Powiedzieliśmy, że w tych planach wychowania zwracamy wielką uwagę na pracowników i robotników. Robimy to nie tylko dla naszego widzi mi się społecznego i politycznego i nie tylko dlatego, że to są gospodarze polskiej gospodarki narodowej. Robimy to w pełnym przekonaniu o celowości gospodarczej tego wysiłku. Bo jeżeli potęgę morską buduje się długo i wielkim wysiłkiem, buduje się ją wytrwałością i uporem, to w tej mało upartej Polsce możemy znaleźć upór właśnie w masach pracujących.

Kontradmirał Włodzimierz Steyer
Dowódca Marynarki Wojennej

Marynarka służy interesom ludu

MARYNARZE!

Odrodzona Marynarka Wojenna po raz czwarty uczestniczy w dorocznym Święcie Morza.

Jeśli uprzytomnimy sobie, że w roku 1945 składała się ona z Batalionu Morskiego i wydobytego z basenu kutra pilotowego „Korsarz“, to nikt nie postawi jej zarzutu powolności tempa rozwojowego.

Nazywamy ją Odrodzoną Marynarką Wojenną dlatego, że jest to obecnie Marynarka Ludowa, o jasno i wyraźnie wytkniętych celach: służyć tylko interesom Ludu Polskiego i być jego zbrojnym ramieniem na morzu.

Jeśli nic nie mamy do zarzucenia wrodzonej waleczności i nabytej odporności marynarza, który służył w szeregach dawnej Marynarki Wojennej na obczyźnie, to jednak stwierdzamy, że jego rozmyślnie zaniedbany, a nawet spaczony przez wychowawców, zaprzedanych obcej nam klice imperialistów, światopogląd, doprowadził do wyrzeczenia się przez niektórych — Ojczyzny.

A więc pod względem moralnym jest zasadnicza różnica w obliczach Odrodzonej Marynarki Wojennej, a jej rodowej poprzedniczki sprzed wojny: nie nosi ona w sobie jak tamta zalążków najemnej floty królewsko-kaperskiej, gotowej zaprzeć się swojego narodu.

Odrodzona Marynarka Wojenna nie będzie pracowała anonimowo, jak to stwierdzamy obecnie w sprawozdaniach historycznych państw zachodnich o działaniach jej poprzedniczki, przeciwnie w razie potrzeby, zostawi niezatarty ślad w dziejach.

Dlatego też, marynarze, teraz gdy Polska osiągnęła swe odwieczne granice, gdy fale Południowego Bałtyku od ujścia Wisły do delty Odry omywają polskie brzegi, uprzytomnijcie sobie, że istotną waleczność, przytomną wolę zwycięstwa i moralną odporność zdobywa na morzu tylko gruntownie uświadomiony politycznie, dobrze wyszkolony fachowo i wychowany fizycznie marynarz-specjalista.

Pracujcie więc w tych trzech dziedzinach nad sobą.

Pracujcie tak, aby Lud Polski nigdy od Odrodzonej Marynarki Wojennej nie doznał zawodu, a z nim i inne ludy, walczące o trwały pokój i demokrację ludową.

Bo świętować ma prawo tylko ten, kto pracuje.



Kompania honorowa Marynarki Wojennej przed O.R.P. „Błyskawica" w Gdyni. Fot. W. A. F.

Kontradmirał Adam Mohuczy
Prezes Rady Głównej Ligi Morskiej

Na „Święto Morza"

Tegoroczne czwarte z kolei „Święto Morza" będzie jeszcze jedną wspaniałą manifestacją polskości Ziem Odzyskanych.

Ma ono uwypuklić znaczenie Portu Szczecińskiego, który dzięki polskiej gospodarce stał się portem Polski i całej Słowiańszczyzny — portem międzynarodowym.

Liga Morska, jako instytucja wyższej użyteczności publicznej, włączyła się do dzieła realizacji wielkiego planu morskiego Polski Ludowej: osiągnięcia przy budowie portów, modernizacja ich urządzeń, które mają za zadanie doprowadzić możliwości przeładunkowe w roku 1955 do 32 milionów ton, oraz zwiększenie floty handlowej o 400 tys. DWT, po zrealizowaniu 6-letniego planu, są możliwe dlatego, że władzę w Polsce ma Demokracja Ludowa.

Podstawowym zagadnieniem Ligi Morskiej jest wciągnięcie najszerszych rzesz społeczeństwa do realizacji planu morskiego.

Prawa Polski do morza i Ziem Odzyskanych historycznie są nie do obalenia, wyrąbane trudem i przelaną krwią, zaznaczone tysiącem mogił najlepszych synów Ojczyzny, którzy przy boku bohaterskiej Armii Radzieckiej walczyli w szeregach Wojska Polskiego.

Naród nasz buduje swą Ojczyznę w codziennej uporczywej pracy, mającej na celu dobrobyt szerokich mas i sprawiedliwość społeczną. Na arenie międzynarodowej naszą politykę cechuje dążenie do pokojowej współpracy ze wszystkimi narodami świata. Kroczymy w jednym szeregu z państwami Demokracji Ludowej ze Związkiem Radzieckim na czele.

Naród Polski spokojnie zagospodarowuje Wybrzeże, ufny w nienaruszalność granic na Nysie Łużyckiej, Odrze i Bałtyku. Pomyślny rozwój naszych portów, które uważane są, i to słusznie, za porty całej słowiańszczyzny, odgrywa poważną rolę w kształtowaniu się naszej polityki gospodarczej.

Z tego faktu musimy sobie zdać sprawę jak najdokładniej pomnąc, że morze dla nas nie jest narzędziem agresji i podboju ale warsztatem pokojowej pracy.

Przez fakt posiadania nieskrępowanego i niekontrolowanego przez obcych dostępu do morza, uniezależniliśmy się sami i uniezależniliśmy naszych braci słowiańskich od pośrednictwa obcych w przywozie i wywozie.

Szczecin przy rozwiązaniu tego zagadnienia odgrywa znakomitą rolę, a Odra z jej dopływami łączy demokracje ludowe Słowiańszczyzny, w szczególności Czechosłowację — ze światem. Znaczenie naszego zachodniego portu potęguje fakt zapewnienia swobodnej wymiany dóbr materialnych i kulturalnych narodom słowiańskim tak potrzebny dla ugruntowania pokoju na świecie.

Uświadomieni o znaczeniu morza, jak i o jego wartościach, oddani pracy nad odbudową powojennych zniszczeń, patrzymy przed siebie z wiarą w lepsze jutro. Młodzież zrzeszona w kołach Ligi Morskiej ochoczo zdąża do szeregów „Służby Polsce", gdzie kontynuuje rozpoczętą pracę. Liga Morska pomaga w tworzeniu tej organizacji i ściśle z nią współpracuje. Brać ligowa ze zrozumieniem ducha i postępu naszej rzeczywistości organicznie wiąże zaplecze z morzem i tym dokumentuje swą przynależność do państwa przemysłowo-morskiego, które chce i będzie wykorzystywać morze, jako źródło dobrobytu Narodu.

Ligowcy doceniają współzawodnictwo pracy, jako czynnik wyzwalający twórcze siły Narodu i pomagający w odbudowie. Zaszczytnym obowiązkiem Ligi Morskiej jest wziąć najczynniejszy udział w wyżej wyszczególnionych działach pracy na i przy morzu: okazać, że Odrodzona Rzeczpospolita ma niezachwianą wolę trwania na straży pokoju.

Liga Morska wytęży siły wszystkich swych ogniw organizacyjnych, aby sprostać tym zadaniom.

Marian Krynicki

Aktualne zagadnienia
portów i żeglugi

W styczniu br. porty polskie przekroczyły cyfrę 20 milionów ton towarów przeładowanych od czerwca 1945 roku, tj. od czasu uruchomienia portów po wojnie.

Wzrost przeładunków portowych, który wynikł z potęgujących się obrotów polskiego handlu morskiego i mógł być osiągnięty dzięki postępującej odbudowie portów, ilustrują następujące cyfry przeładowanych towarów (w tysiącach ton):

rok 1945 (od czerwca)	917,4
„ 1946	7.781,7
„ 1947	10.573,7

Osiągnięcie tych prawdziwie imponujących rezultatów stanowi osobny rozdział w polskiej epopei gospodarczej lat powojennych. Nie było to zadanie łatwe do urzeczywistnienia. Nasze obecne, pulsujące życiem porty stanowiły na początku jedno cmentarzysko ruin i wraków, a po ich objęciu przez polską administrację morską nawet tak skromny zamiar, jak udostępnienie torów wodnych i basenów portowych dla statków oceanicznych wydawał się planem nierealnym. Jednak charakterystyczne dla naszego narodu zdolności improwizacyjne, w połączeniu z zapałem do pracy na morzu oraz uporem w przełamywaniu piętrzących się trudności, pozwoliły postawić na nogi cały aparat portowy, a następnie dały mu stopniowo pełne obroty.

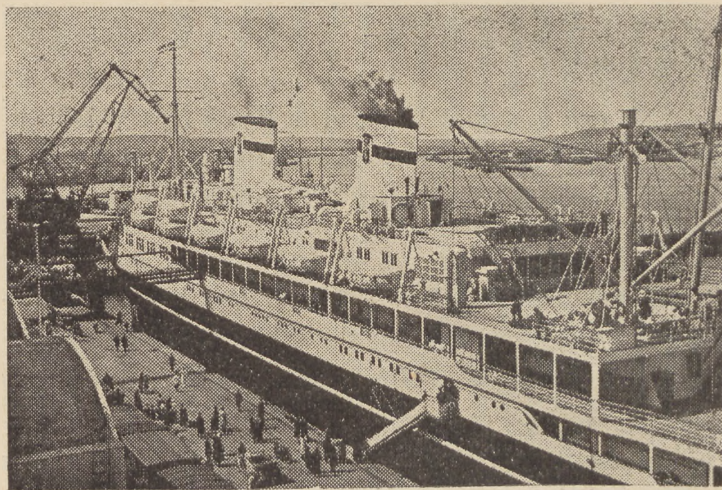
W obecnej chwili dysponujemy na wybrzeżu trzema grupami portów rozmaitej klasy, przystosowanymi do dokonywania przeładunków handlowych. Pierwszą grupę stanowi zespół portowy Gdynia—Gdańsk, który odzyskał już swe przedwojenne stanowisko największego portu na Bałtyku. Do drugiej grupy zaliczyć trzeba Szczecin wraz z jego portem wejściowym w Świnoujściu. Trzecią wreszcie grupę tworzą małe porty Ustka, Darłowo i Kołobrzeg.

Powojenna odbudowa w portach Gdyni i Gdańsku wyszła już z pierwszego stadium robót, dokonywanych pod naciskiem bieżących potrzeb gospodarczych. Obydwa porty można uważać za wystarczająco przygotowane do wypełniania swoich normalnych zadań w ramach gospodarstwa narodowego. Pozwala to prowadzić dalszą ich odbudowę pod kątem ulepszenia przedwojennej struktury technicznej portów oraz ich przystosowania do zmienionej po wojnie sytuacji politycznej i gospodarczej naszego Państwa.

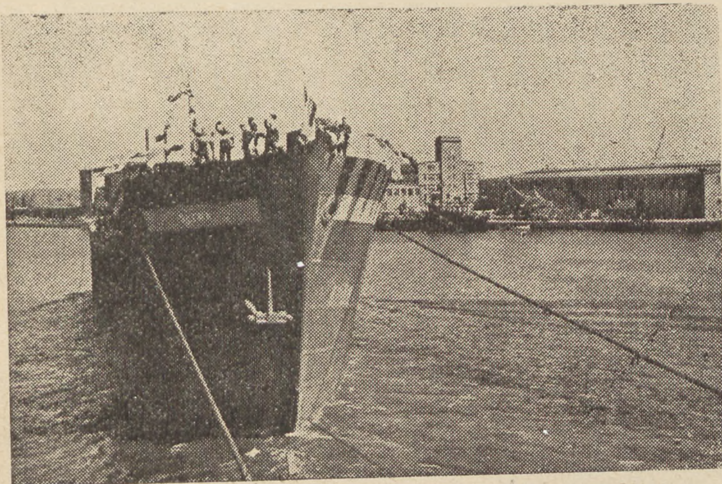
Przykładem robót, polepszających pierwotną koncepcję techniczną portów, jest prowadzona obecnie odbudowa falochronów w porcie gdyńskim. Odbudowa ta przebiega według nowych planów, których realizacja zabezpieczy przed falą wszystkie baseny portowe, przy czym będzie umożliwiona komunikacja między wszystkimi basenami bez potrzeby wychodzenia z portu w morze. Stanowi to poważne ulepszenie w porównaniu ze stanem przedwojennym.

W porcie gdańskim prowadzone obecnie prace techniczne mają na uwadze unowocześnienie portu i przystosowanie go do wyznaczonej roli wielkiego ośrodka przeładunkowego towarów masowych. Dla tych celów przebudowuje się i pogłębia basen Strefy Wolnocłowej oraz rozbudowuje się baseny przeznaczone do przeładunków węgla i rudy.

Równolegle, zarówno w Gdyni jak i w Gdańsku, postępują prace przy rozbudowie urządzeń przeładunkowych. Z serii 34 dźwigów drobnicowych i 11 dźwigów ciężkich, wykonywanych na zamówienie Ministerstwa Żeglugi przez Zjednoczenie Przemysłu Maszynowego w Gliwicach, pierwsze dźwigi drobnicowe rozpoczęły już pracę w porcie gdyńskim, a następne są w trakcie montażu. Ustawia się również w portach dźwigi uzyskane tytułem odszkodowań wojennych oraz zakupione za granicą. Na dzień 31 marca br. pracowało w Gdyni 41 urządzeń przeładunkowych, w tym 22 dźwigi drobnicowe, 17 dźwigów dla towarów masowych i 2 dźwigi pływające. W Gdańsku było czynnych 28 urządzeń przeładunkowych, w czym 15 dźwigów masowych i 13 drobnicowych. Stały wzrost ilości czynnych urządzeń przeładunkowych powoduje stopniowe odprężenie i normalizację pracy w zakresie przeładunku towarów w portach.



M/s „Batory" w porcie gdyńskim.
(f. K. Komorowski)



W końcu kwietnia br. ze stoczni szczecińskiej spuszczony został na Odrę frachtowiec „Oliwa" (3.200 BRT). Jest to pierwsze w historii stoczni polskich wodowanie tak dużej jednostki. (f. K. Komorowski)

Natomiast jednym z najpoważniejszych problemów w dziedzinie portowej polityki eksploatacyjnej pozostaje nadal organizacja gospodarki magazynowej. Zagadnienie to posiada specjalną wagę w zespole portowym Gdynia—Gdańsk, którego magazyny ucierpiały bardzo poważnie w czasie działań wojennych i stan ich jest ciągle niewystarczający. W końcu marca br. eksploatowana powierzchnia magazynów w Gdyni wynosiła wraz z chłodnią 119.780 m², w Gdańsku tylko 52.786 m².

Jeśli porównywać przyrost powierzchni magazynowej w naszych portach po wojnie z dynamiką obrotów towarowych, okazuje się, że wzrost ilościowy i rodzajowy puli towarowej następuje szybciej aniżeli realizacja inwestycji magazynowych.

Zmienione po wojnie warunki ekonomiczne powodują pojawienie się w obrocie portowym większych ilości towarów, które przed wojną wcale nie przechodziły przez nasze porty, albo przechodziły tylko w ilościach niewielkich. Tak np. ostatnio powstały możliwości eksportu kartofli do Anglii, co spowodowało konieczność przydzielenia dla tego towaru specjalnej powierzchni magazynowej. Również przewidywany na rok 1948 przywóz bawełny do Gdyni i Gdańska, mający osiągnąć 80% importu przedwojennego, nastręcza znaczne kłopoty dla działu magazynowego, gdyż jakkolwiek odbudowa powierzchni magazynów bawełnianych wynosi ok. 80% stanu przedwojennego, całość przeładunków nie będzie równomiernie rozłożona na przeciąg całego roku.

Sprawa należytego wykorzystania urządzeń przeładunkowych i magazynów w portach wiąże się z zagadnieniem rozmieszczenia baz regularnych linii żeglugowych. W wyniku przeprowadzonych studiów okazuje się, że Gdańsk jest najkorzystniejszą bazą dla linii bałtyckich, Gdynia dla dalekomorskich, zaś Szczecin dla zachodnio-europejskich. Za takim podziałem baz przemawia m. in. bardzo istotny czynnik w postaci wysokości frachtów morskich, które są najkorzystniejsze właśnie w podanych wyżej relacjach.

O ile aktualne zagadnienia, związane z odbudową i eksploatacją zespołu portowego Gdynia—Gdańsk wyczerpują się niemal wyłącznie na sprawach technicznych, o tyle zagadnienia Szczecina znacznie wykraczają poza ramy samej tylko troski o dźwigi lub powierzchnię magazynową. Porty położone w delcie Wisły już przed wojną pracowały głównie dla Polski, toteż po wojnie zostały z łatwością przywrócone do swej pierwotnej roli. Natomiast port szczeciński wymaga gruntownej reorganizacji i przystosowania do oczekujących go olbrzymich zadań, wynikających z przywrócenia mu po wojnie jego właściwego, naturalnego zaplecza.

W ramach przedwojennej gospodarki niemieckiej rozwój portu szczecińskiego był sztucznie hamowany i wykoślawiany. Spełniając jedynie rolę portu zaopatrzeniowego Berlina, rozrastał się Szczecin w kierunku równoleżnikowym, zamiast rozwijać się wzdłuż swej naturalnej osi północ-południe. Pociągało to za sobą tylko częściowe wykorzystanie drogi wodnej Odry. Struktura portu nastawiona była głównie na import towarów, co wyraźnie potwierdza fakt całkowitego oderwania portu przed wojną od jego boga-

tego i rozległego zaplecza, obejmującego nie tylko zachodnie ziemie polskie, ale sięgającego również w głąb basenu naddunajskiego. Dla przywrócenia Szczecinowi jego właściwej pozycji, dla uczynienia go portem eksportowym i tranzytowym zaplecza środkowoeuropejskiego, niezbędna jest obecnie gruntowna przebudowa struktury portu w sensie technicznym i ekonomicznym. Do tego celu zmierzają podjęte w Szczecinie prace, które port ten czynią obecnie portem największych inwestycji w Europie.

Łącznie z małymi portami Ustką, Darłowem i Kołobrzegiem, które w miarę swych możliwości technicznych przyczyniają się do zwiększenia potencjału gospodarczego naszego wybrzeża, porty polskie mają przeładować w roku bieżącym 19 milionów ton towarów.

Jeżeli porównać osiągnięty i zamierzony wzrost obrotów towarowych Polski drogą morską z możliwościami przewozowymi polskiej floty handlowej, dostrzega się niezbyt pomyślne zjawisko relatywnego kurczenia się przewozów pod własną banderą. Przewozy te, które przed wojną osiągnęły 12% ogólnego obrotu towarowego Polski, spadły ostatnio poniżej 8% i spadałyby dalej do jeszcze niższego poziomu, gdybyśmy nie podjęli kroków przeciwdziałających, w postaci rozbudowy własnej morskiej floty handlowej.

Budowa statków morskich konieczna jest nie tylko do zapewnienia krajowi jednej z głównych podstaw niezależności gospodarczej, nowe statki musimy budować również ze względu na niezbyt szczęśliwą obecną strukturę naszego tonażu.

Polska flota handlowa, w której tonaż pełnomorski liczy obecnie około 150.000 BRT, składa się ze statków zakupionych lub specjalnie wybudowanych przed wojną, z zakupów wojennych, a wreszcie z jednostek uzyskanych po wojnie drogą rewindykacji i podziału niemieckich odszkodowań. Bez wnikania w szczegóły charakterystyki technicznej poszczególnych statków, można już na tej podstawie nabyć przeświadczenie, że flota o tak przypadkowym składzie nie może w pełni odpowiadać potrzebom ekonomicznej i racjonalnej eksploatacji.

Prócz tego w składzie naszej floty widzimy w obecnej chwili aż 16 jednostek w wieku ponad 20 lat, w tej liczbie również jednostki w wieku ponad 40 lat, a nawet około 60 lat. Mamy niestety więcej statków starych niż nowoczesnych. Po upływie 10 lat mielibyśmy już w składzie floty handlowej około 30 jednostek przestarzałych o łącznym tonażu około 100.000 BRT. Taką flotą niewiele można zdziałać na dalszą metę. Dopiero na tle tych cyfr widać, że rozbudowa floty nie jest dla nas sprawą ambicji czy prestiżu, lecz kategorycznym nakazem, podyktowanym elementarną kupiecką kalkulacją.

Cierpimy na wielki brak tonażu frachtowego. Cierpimy na brak statków, nadających się do transportu ładunków masowych, które stanowią 90% naszego obrotu towarowego. Zamiast tego posiadamy z czasów przedwojennych parę dużych jednostek pasażerskich, które nie odpowiadają naszym dzisiejszym potrzebom gospodarczym i są wykorzystywane głównie jako źródło zarobku dewiz dla kraju na obcej służbie. Dopiero realizacja planu rozbudowy floty pozwoli nam stworzyć tonaż istotnie dostosowany do żądań gospodarki narodowej.

Plan rozbudowy floty wyszedł już z okresu projektów i przygotowań. W dniu 3 kwietnia rb. położone zostały w Stoczni Gdańskiej dwie pierwsze stępki nowych polskich statków pełnomorskich produkcji krajowej. Nie będą to żadne superliniowce. Nie mamy zamiaru nikomu imponować ani czynić reprezentacyjnych gestów. Nowe statki traktujemy jako dalsze narzędzia naszej pracy na morzu. Dlatego budujemy na początek sześć skromnych, ale jakże pożytecznych jednostek do transportu węgla i rudy o nośności 2540 ton DW ,aby zaspokoić najpilniejsze potrzeby w zakresie przewozu dwóch podstawowych artykułów naszego eksportu i importu.

Dalszy program produkcyjny stoczni polskich, przewidziany na najbliższych 5 lat, również obejmuje wyłącznie jednostki towarowe: 8 większych węglorudowców o nośności po 3200 ton DW, 4 parowce trampowe o nośności po 4800 ton DW, 5 motorowców drobnicowych o nośności po 650 ton DW, 10 innych motorowców towarowych o nośności od 1000 do 10.000 ton DW, a ponadto 14 holowników morskich i 10 trawlerów rybackich. Ten minimalny program produkcji obejmuje łącznie około 120.000 ton nowowybudowanego tonażu, który ma być wykonany w terminie do końca 1952 roku. Podane wyżej liczby uzupełniają jeszcze jednostki żeglugi przybrzeżnej, zarówno towarowej jak i pasażerskiej, oraz jednostki rybołówcze.

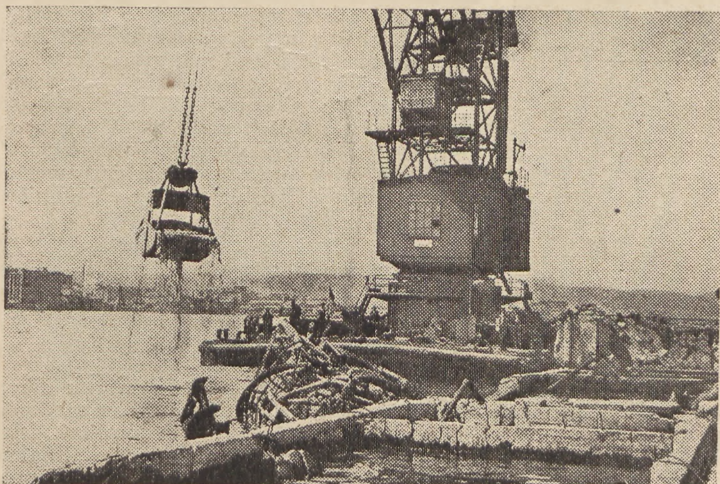
Prócz powyższego planu minimalnego istnieje również długofalowy ośmioletni plan produkcyjny, przewidujący doprowadzenie polskiej floty handlowej do cyfry 500.000 ton nośności, oraz do stanu należytej nowoczesności i sprawności eksploatacyjnej.

ODBUDOWA ZDEWASTOWAHYCH FALOCHRONÓW W GDYNI

Niemcy wycofując się w 1945 roku z Gdyni zniszczyli przez wysadzenie w powietrze wybudowane przed wojną dużym nakładem środków i sił falochrony. Nie pozostał ani jeden odcinek falochronów: szwedzkiego i wschodniego, bez mniejszej lub większej wyrwy. Niemal natychmiast po uporządkowaniu portu przystąpiono do odbudowy falochronów. Pierwszą czynnością było oczyszczenie z resztek konstrukcji wód portowych oraz równoczesne produkowanie nowych skrzyń żelazobetonowych, z których falochron był zbudowany. Nurkowie dzień w dzień badali podwodne części ocalałe przed zniszczeniem, oznaczając nadające się do odbudowy. Następnie usunięto wszystko to, co przeszkadzało w ustawianiu nowych skrzyń, z których powstał cały nowy falochron wschodni o długości ponad 520 m.

Przystąpiono do remontu starych skrzyń, wypompowując z nich wodę celem podniesienia i odholowania do miejsca naprawy (fot. u góry z prawej). Równocześnie stanął do pracy nad wybraniem z uszkodzonych skrzyń piasku, którym je napełniono celem zatopienia, pływający dźwig, z dużym stalowym czerpakiem (fot. u dołu z lewej). Po wybraniu piasku i odpompowaniu wody, skrzynia unosi się do góry. Tu po sprawdzeniu zakładanych pod wodą zabezpieczeń ścian skrzyni, przygotowuje się ją do odholowania. Z naprawy wróci jak nowa (fot. u dołu z prawej). Fot. WAF. Uklejewski (2), K. Komorowski (1).





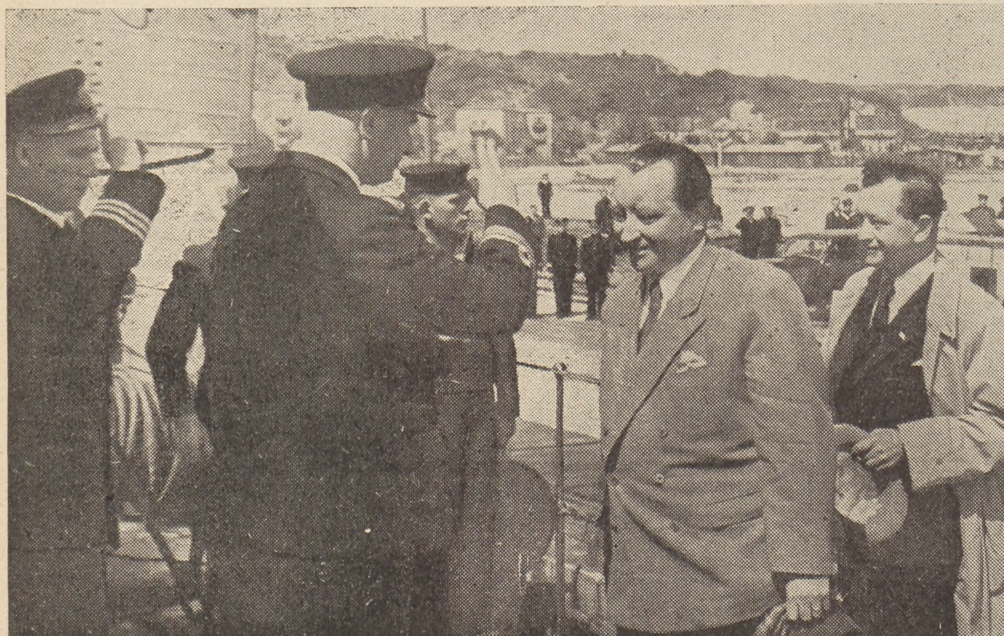


Morski akcent sojuszu polsko-czechosłowackiego

Wspólne „okno na świat"

W dniach 14—15 maja br. gościła na Wybrzeżu delegacja rządu czechosłowackiego z min. spraw zagranicznych Wl. Clementisem i min. komunikacji Petrem na czele. Delegacja zwiedziła Gdańsk, Oliwę, Sopot i Gdynię, po czym na pokładzie ORP „Błyskawica" udała się do Szczecina, gdzie nastąpiło przekazanie części strefy wolnocłowej, która w ramach specjalnej umowy przeznaczona została dla Czechosłowacji.

Poniżej zamieszczamy wrażenia naszego specjalnego wysłannika, który brał udział w rejsie i uroczystościach, związanych z pobytem gości czechosłowackich na Wybrzeżu.





Morzu Marynarzowi Polskiemu
serdeczne
Vl Clementis

Objaśnienie zdjęć:

U góry: Ministrowie czechosłowaccy Clementis i Petr wstępują na pokład ORP „Błyskawica". Poniżej: Dokument o historycznej (dla redakcji „Morza i Marynarza Polskiego") wadze: min. Clementis podpisuje autograf z pozdrowieniami dla naszych Czytelników".

Port wojenny witał przedstawicieli bratniego czechosłowackiego narodu honorowym salutem dział „Błyskawicy". Wzruszenie malujące się na twarzy min. Clementisa podczas wstępowania na pokład polskiego okrętu wojennego przy huku salw armatnich, świadczyło o tym, że moment ten posiada przełomowe znaczenie dla pozbawionej dostępu do morza Czechosłowacji.

Czechosłowacka bandera podniesiona na maszcie polskiego okrętu — była symbolem morskiego zbratania obu narodów. Postawa polskich marynarzy i stalowy okręt wywarły imponujące wrażenie na gościach. Swój podziw wyrazili w rozmowie z Dowódcą Marynarki Wojennej, ktradm. Steyerem, który pełnił rolę gospodarza w porcie wojennym, towarzysząc czechosłowackim ministrom przy wejściu na pokład „Błyskawicy".

Rozległy się dźwięki „K'de domov moj", i okręt począł zwolna odbijać od brzegu. Kompania honorowa marynarzy sprezentowała broń. Wielu z gości po raz pierwszy znalazło się na morzu i to na okręcie wojennym. Nic też dziwnego, że tęskna melodia hymnu, żegnającego oddalający się coraz bardziej okręt, wzruszyła zrównoważonych i na ogół mało sentymentalnych Czechosłowaków. Gdy po łagodnych falach przystani popłynął mazurek Dąbrowskiego, „Błyskawica" nabierając szybkości kierowała się już ku wyjściu z portu gdyńskiego.

Pogoda dopisała wspaniale. Fala była tak łagodna, że odnosiło się wrażenie, iż jedzie się po jakiejś autostradzie i to w miękkim aucie. Słońce świeciło jasno, a wiatr był silny tylko na dziobie, o czym się sam dotkliwie przekonałem tracąc czapkę, na korzyść łagodnych fal. Załoga była, można powiedzieć, z powodu świetnej pogody mocno niezadowolona. No, bo cóż sobie Czesi pomyślą o służbie na morzu?

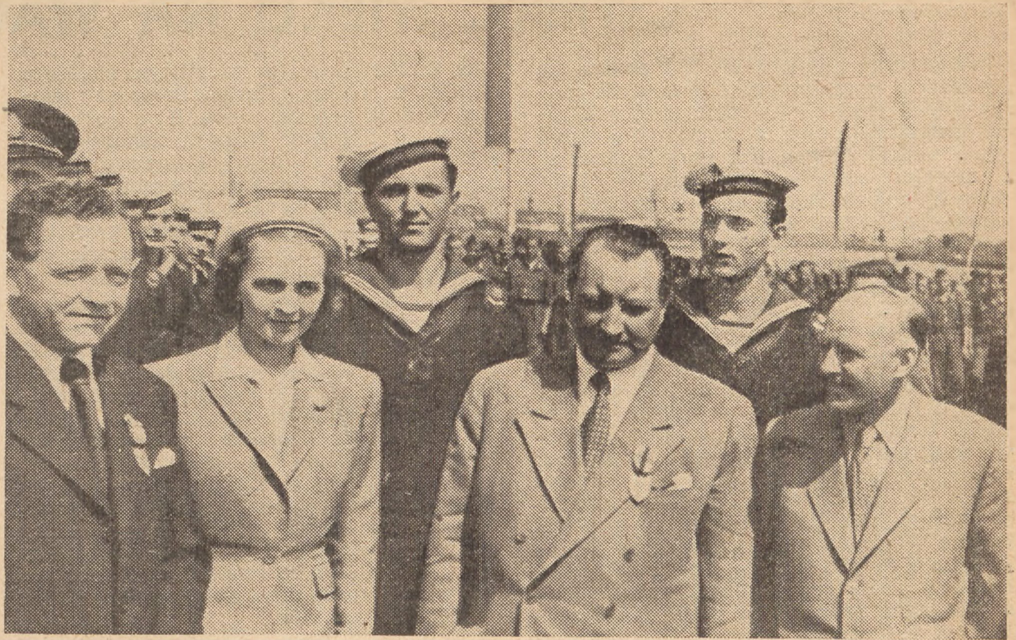
Goście czescy wylegli „tłumnie" na pokład i napawali się czarem polskiego Bałtyku. Min. Clementis wraz z żoną przechadzali się po śródokręciu rozmawiając z towarzyszącymi im oficerami z Dowództwa Mar. Woj. Goście zwiedzili okręt dowiadując się w rozmowach z marynarzami o blaskach i cieniach służby morskiej. W każdym bądź razie po tym rejsie nasi mili goście mogli się uważać już za „najbardziej morskich" Czechów. Min. Clementis, który pływał już po morzu i widział wiele okrętów wojennych, był szczerze zachwycony „Błyskawicą" i nazwał ją w swym szczecińskim przemówieniu „chlubą Polskiej Marynarki Wojennej".

Po przyjęciu w mesie oficerskiej, goście udali się do swych kabin, by nad ranem obudzić się już na wodach szczecińskiego zalewu..

„Błyskawicę" przywitał tu ryk syren statków stojących u nabrzeży. Port szczeciński ożył w jednej chwili, by powitać delegację czeską, płynącą na pokładzie „Błyskawicy". Tłumy ludzi u nabrzeży powiewały polskimi i czechosłowackimi chorągiewkami, skan-

dując okrzyki na cześć ministra Clementisa i przyjaźni polsko-czechosłowackiej. Na olbrzymich transparentach widniały napisy „Polskie morze — czechosłowackim morzem". Min. Clementis przykłada do oczu lornetkę, by odczytać te napisy. Po chwili lornetka wędruje z rąk do rąk. Ministrowie czechosłowaccy uśmiechają się i machają rękami, śląc pozdrowienia stojącym u nabrzeży tłumom. Okręt dobija do brzegu, gdzie gości serdecznie powitał wojewoda szczeciński Borkowicz. W odpowiedzi min. Clementis, podziękował w krótkim przemówieniu za gorące przyjęcie, podkreślając doniosłość tego momentu dla dalszego zacieśnienia przyjaźni obu bratnich narodów i współpracy gospodarczej, która jest najtrwalszą zaporą dla historii wojennej mocarstw zachodnich.

Po udekorowaniu złotym orderem „Pomorskiego Gryfa" w sali WRN delegacja czechosłowacka udała się na zwiedzanie portu szczecińskiego. Radosny uśmiech rozjaśnił twarze Czechosłowaków, gdy na jednym z kanałów ujrzeli barki pod swoją banderą. Silny holownik czeski „President Benesz" powitał swego ministra rykiem syreny. Współpraca polsko - czechosłowacka również na odcinku morskim weszła w stadium realizacji. Przekazanie min. Clementisowi części strefy wolnocłowej na wyspie „Ewa" było przełomowym momentem dla rozwoju tej współpracy. Tranzyt czechosłowacki przez Szczecin uzyskał doskonałą bazę rozwojową.



Goście czechosłowaccy w Szczecinie. Na zdjęciu kolejno: minister komunikacji Petr, żona ministra Clementisa, minister spr. zagr. CSR, Clementis i min. spr. zagr. R. P. Modzelewski oraz dwaj czechosłowaccy uczniowie Państw. Szkoły Morskiej w Szczecinie.
(Fot. W.A.F., Uklejewski)

* * *

Nowa pozycja Polski nad Bałtykiem, predestynuje ją do odegrania roli pośrednika między państwami pozbawionymi dostępu do morza a państwami zamorskimi. Odnosi się to przede wszystkim do zaprzyjaźnionej i związanej z nami sojuszem gospodarczym Czechosłowacji, aczkolwiek inne kraje naddunajskie już dziś kierują poważne ilości swego importu z państw skandynawskich przez porty polskie. Szczególnie korzystne położenie Szczecina nad wielką arterią wodną Odry, łączącą ten duży port z przemysłowym obszarem Czechosłowacji, stawia go na pierwszym planie w tranzycie morskim, mimo że nasze porty centralne Gdynia i Gdańsk będą nadal obsługiwały pewną jego część.



Ministrowie Clementis, Modzelewski i Grosz oglądają plan portu szczecińskiego.
(Fot. W.A.F., Uklejewski)

Szczecin będzie jednak ogniskował lwią część tranzytu morskiego, rozwój którego wiąże się ściśle z odbudową i rozbudową tego portu. Realizacja projektu przekopania kanału Odra-Dunaj byłaby pierwszym etapem na drodze do zwiększenia obrotów tranzytowych Szczecina, który dzięki temu mógłby stać się największym portem tranzytowym na Bałtyku i ośrodkiem handlu międzynarodowego.

Czechosłowacja, Węgry, Austria, radziecka strefa Niemiec i Jugosławia okazały już żywe zainteresowanie możliwościami tranzytu przez polskie porty, a zwłaszcza przez Szczecin, wysyłając tam szereg wycieczek ekonomistów i dziennikarzy.

Umowa tranzytowa z Czechosłowacją posiada dla naszych portów i żeglugi wielkie znaczenie. Już uprzednio przez porty polskie przechodziły pewne ilości rudy, pirytów i fosfatów ze Skandynawii dla Czechosłowacji. Umowa jednak ujmuje te nieskoordynowane przewozy w ramy planowego tranzytu. W myśl tej umowy, zawartej w końcu 1947 r., przez porty polskie w ciągu roku 1948 przejdzie do Czechosłowacji około 1.150.000 ton rudy, pirytów i fosfatów. Wagę tej umowy ocenimy w pełni wtedy, gdy zdamy sobie sprawę z tego, że o tranzyt czeski dosłownie biją się porty niemieckie, holenderskie i belgijskie, licytując się nawzajem. Głównym portem tranzytu czeskiego był dotąd Rotterdam. W roku 1947 przeszło przez ten port ponad pół miliona towarów do i z Czechosłowacji. Na przykładzie tym widzimy, że cyfra tranzytu czeskiego przez porty polskie jest naprawdę poważna i, że w konkurencji między portami Niemiec, Holandii i Belgii zaczynają wygrywać porty... polskie.

Ten niewątpliwie wielki sukces naszych portów w pierwszej bitwie o tranzyt, jest przede wszystkim zasługą słusznej polityki naszego rządu, który nie tylko nawiązał przyjazne stosunki i sojusz gospodarczy z Czechosłowacją, ale szeregiem posunięć ekonomicznych ułatwił drogę dla tranzytu państwom słowiańskim. Odnosi się to w pierwszym rzędzie do wydania specjalnej, dogodnej taryfy kolejowej dla czeskiego tranzytu. Z drugiej strony udzielono Czechom szereg przywilejów w portach polskich, oddając im część nabrzeża w Szczecinie oraz umożliwiając studia na szczecińskiej Akademii Handlu Morskiego.

Czesi okazali duże zrozumienie dla pewnych początkowych trudności, pomagając w ich pokonaniu. Szczupły tabor polskich barek i holowników na tej rzece nie jest w stanie obsłużyć czeskiego tranzytu. Czesi natomiast całą swą flotę rzeczną ulokowali na Łabie i Dunaju, a przerzucenie części jej na Odrę przedstawiało nie lada trudność, zwłaszcza, że stan wody na Łabie i kanale Łaba—Odra był w tym i ub. roku niezwykle niski. Dziś barki czeskie kursują już w dół i w górę Odry, dzięki czemu możemy cały nasz tabor użyć dla własnego przewozu węgla i rudy.

Przewrót lutowy w Pradze jeszcze bardziej zbliżył Czechosłowację do Polski, pogłębił nasz sojusz polityczny i gospodarczy. Rozległe perspektywy dla rozwoju tranzytu stwarza projekt wspólnej budowy kanału Odra—Dunaj. Polscy i czechosłowaccy inżynierowie są w trakcie opracowywania szczegółowych planów tego kanału, a robotnicy obu krajów już wkrótce przystąpią do jego budowy. Tranzyt przez porty polskie stanie się jednym z ważniejszych ogniw polsko - czechosłowackiego sojuszu gospodarczego.

Józef Wójcicki.

Janusz Stępowski.

ĆWIERĆ WIEKU NA WACHCIE

Tegoroczne „Święto Morza" zbiega się z pewnym znamiennym dla naszych marynarskich tradycji — jubileuszem. Właśnie dwadzieścia pięć lat temu, o tej samej mniej więcej czerwcowej porze, pierwszy z szeregu rocznik absolwentów Państwowej Szkoły Morskiej, znajdującej się jeszcze podówczas w Tczewie, po złożeniu ostatnich egzaminów otrzymał świadectwa trzechletnich studiów, obowiązujących wszystkich po dziś dzień uczniów tej uczelni — na drodze ich przygotowawczej zaprawy do zawodu oficera na statkach Polskiej Marynarki Handlowej.

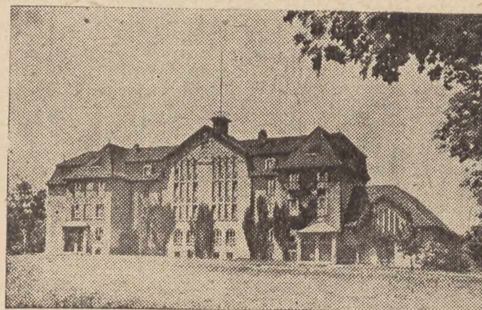
Jeśli uświadomimy sobie, że od daty owej prymicji, kubek w kubek ćwierć wieku temu, wzięła swój początek generacja marynarzy, wyszkolonych w polskiej szkole, przygotowanych przy tym w pełni swych sił i uzdolnień do odegrania wkrótce ważnej, współtwórczej roli w uruchomieniu własnych, polskich szlaków żeglugowych i to pod własną biało-czerwoną banderą, jasne że to odległe wspomnienie z 1923 roku, przy całym swym sentymentalnym rezonansie, posiada również poważny ciężar gatunkowy.

Z ręką na sercu przyznać trzeba, że jeśli szkolono przedtem do oficerskiego zawodu na statkach handlowych, to wszędzie gdzie indziej, po szerokim świecie, tylko nie w Polsce. Podobnie, jak Józef Conrad-Korzeniowski na obczyźnie, we Francji i Anglii — musieli też i inni z Polski w latach niewoli daleko kiedyś wędrować po wiedzę morską, aby ją zużytkować potem w praktyce w sposób gruntowny, lepszy i korzystniejszy z pewnością od wielu zapoznanych łowców przygód, którzy dawniej, jak i teraz, wybierając się na morze bez zielonego pojęcia o wymaganych kwalifikacjach w marynarskim zawodzie, daremnie szukają w przestrzeniach wodnego świata gwiazdy, lub cienia własnego szczęścia. W istocie, los ich zmarnowanego życia bywa z zasady o wiele smutniejszy od kariery bohaterów, wyimaginowanych przez pisarzy w awanturniczych powieściach.

Najstarszym dziś z pokolenia polskich marynarzy przyświecała oczywiście inna idea. Poznali swój fach gruntownie i od właściwych podstaw, poświęciwszy się żegludze z prawdziwego zdarzenia. Nie będzie tu dziś od rzeczy przypomnieć, że większość pedagogów, którym w 1923 r., jak i w następnych latach, zawdzięczali uczniowie P.S.M. swą naukę i świadectwa, na wiele lat przedtem ukończyła najlepsze wówczas szkoły morskie w Rosji. I to jak? Dyrektor tczewskiej P.S.M., inżynier mor. Antoni Garnuszewski: w Odessie, ze złotym medalem, na Wydziale Nawigacyjnym w 1906 r., później zaś w Petersburgu (Leningradzie) z dyplomem inżyniera okrętowego I stopnia na Wydziale Budowy Okrętów tamtejszej Politechniki. Z chlubnym wynikiem, z tej samej Wyższej Szkoły Morskiej w Odessie wyszedł jego rówieśnik kmdr. Gustaw Kański, powszechnie przez wszystkich uczniów P.S.M. w Tczewie kochany i poważany wykładowca locji i praktyki morskiej, autor pierwszych podręczników szkolnych, wówczas, w tczewskiej uczelni, inspektor i kierownik Wydziału Nawigacyjnego. W Odessie, również ze złotym medalem, skończył Wydział Nawigacyjny kpt. ż. w. Stanisław Długski, który zanim zaczął wykładać dewiację kompasu w Tczewie, był przedtem dyrektorem Szk. M. w Baku. Albo jeszcze kilka wzorowych przykładów: inż. technolog Kazimierz Bielski, pierwszy turbinista w Rosji, w warsztatach budowy maszyn okrętowych w Petersburgu (Leningradzie). Inż. W. Komocki, wykładowca technologii, kpt. ż. w. A. Ledóchowski, wykładowca astronomii i nawigacji, kpt. ż. w. Mamert Stankiewicz, wykł. nawigacji i locji (zginął później jako komendant m/s „Piłsudski" w 1939 r.), kpt. ż. w. K. Maciejewicz, który po pierwszym kapitanie „Lwowa", Tad. Ziółkowskim, dowodził tym statkiem od 1927 r., potem „Darem Pomorza" (sławna podróż naokoło świata!) a ostatnio wieloletni dyrektor Państw. Szkoły Morskiej. Wszyscy to byli, już wtedy, u zarania P.S.M. w Tczewie, doskonali znawcy przedmiotu, doświadczeni, o światłych głowach nauczyciele i wychowawcy, o dzielnych charakterach i prawdziwie ojcowskim dla uczniów sercu.

Tym, którzy wyszli z pod ich ręki, towarzyszyła biało-czerwona bandera — od początku. A to już znaczyło bardzo wiele. Nie musieli szukać cudzej łaski na obczyźnie. Mogli uczyć się już w kraju wolnym i niepodległym, w ojczystym języku, w jednolitej gromadzie, w świadomości wspólnych dążeń. Dane im było pracować na Polskim Morzu, które, wprawdzie nieznane z nazwy na żadnej mapie nawigacyjnej, stanowiło jednak żywy, realny obiekt pragnień, otwarty przed ich oczami. Nie byli tu zresztą samotnikami. Za pierwszym rocznikiem absolwentów P.S.M. poszły kolejno inne.

Jeśli wspominam o tym, to przede wszystkim dlatego, aby w tej jubileuszowej rocznicy na tle „Święta Morza" raz jeszcze przypomnieć z latami narastający jej zasięg i uwidocznić przy tym różnice, które w porównaniu z naszą dzisiejszą, powojenną rzeczywistością, podobną do marszowego pochodu, przedstawiały wtedy obraz niezwykle trudnego — raczkowania. Bo też generacja, o której mowa, miała u swego wstępu na morską arenę, nie tylko twardy orzech do zgryzienia, ale w całym tego słowa znaczeniu — ciężkie życie. Blaski nosiła tylko w oczach, a cienie — w oczekiwaniu na jaśniejszą przyszłość. Zaiste, czarna to była rozpacz w kropki fantastycznie pstrokate: — życie bez jutra. Bo jakże się to wszystko wtedy zaczęło?



Państwowa Szkoła Morska w Tczewie

Zamiast szerokich, pięciuset kilometrowych brzegów od Szczecina do Braniewa, przypadł Polsce, jak wiadomo, z wyraźnej złośliwości zachodnich potentatów przy wersalskim stole w 1919 roku, ochłap jałowy: 74 klm. piasków, wydm i torfowisk, z nędzną wioszczyną gdyńską nad moczarami Chylonki, zamulonym Puckiem i zabitym deskami od świata półwyspem Helskim. To wszystko. Gdańsk został „Wolnym Miastem". Nie dziw, że nieliczni wtedy w Polsce znawcy spraw morskich nie mieli powodu do radości. Warto tu wspomnieć, że nawet w odległej Anglii dał temu wyraz w swych publikacjach w prasie Conrad-Korzeniowski, nie mogąc się pogodzić z myślą, aby Gdańsk mógł istnieć bez Polski, a Polska bez Gdańska. Nie zmieniło to jednak biegu rzeczy. Państwo, którego powierzchnia liczyła bez mała 400.000 klm², otrzymało tak wąziutki wylot na morze, jaki posiadała kiedyś najmniejsza na mapie Europy — Czarnogóra.

Gorzej, — i tu zawisło nad kolebką owych czasów najgroźniejsze memento — Rzesza Niemiecka, chociaż w pierwszej wojnie światowej pokonana, zachowała jednak 1.733 klm. brzegów morskich przy 471.000 klm² własnej przestrzeni. Przy tym wszystkim jej granica z Polską liczyła aż 1.900 klm. Obrazowo, na mapie, nowonarodzone w Wersalu państwo polskie, tkwiło wąskim swym wylotem na Bałtyk dosłownie w garści krzyżackiej. Ścisnęła się też ta garść na jego gardle w 1939 r., z niemałą pomocą rozhitleryzowanego Gdańska.

W tych tak trudnych warunkach egzystencji miała odegrać swą doniosłą rolę Gdynia. I to nie było takie proste. W swej goliźnie w 1923 r. przedstawiała ona właściwie tylko popisowe pole dla marzeń. Jedynie przez pryzmat usilnej wiary, jakby na kredyt bliskiej przyszłości, widziano w niej drugą Casablancę: port sztuczny, nowoczesny, o zrefulowanych nabrzeżach i basenach, osłoniętych od morza długim falochronem na kesonach. Cóż po za tą wiarą, niepotwierdzoną jeszcze faktami, mogli dać pedagogowie pierwszym absolwentom P.S.M.? Tylko słowa zachęty do wytrwania, a po cichu — westchnienie rzewne.

Bo dobrze to trzeba sobie utwierdzić w pamięci, że w porównaniu z obecnym stanem Polskiej Floty Handlowej, której tonaż wynosi przeszło 200.000 DWT — na ówczesnych, pierworodnych szlakach żeglugowych, pod biało-czerwoną banderą kołysał się właściwie tylko jeden jedyny wierny towarzysz najśmielszych snów i zbuntowanych w pustkowiu zamysłów: poczciwy weteran, o burtach zardzewiałych i masztach sięgających w zamglone gwiazdy: statek szkolny „Lwów", ojciec „Daru Pomorza". Dopiero z końcem 1926 r., razem z ledwo powstającym budulcem Gdyni, miało do niej przybyć ze stoczni Chantiers Navals Francais w Caen pięć nowiutkich, jeszcze świeżą farbą pachnących węglorudowców, z upragnionym przez wszystkich znakiem „Żeglugi Polskiej" na kominowym kołnierzu, a mianowicie: s/s „Wilno", „Katowice", „Kraków", „Poznań" i „Toruń". Chwała im, bo przeżywszy wojnę, dobrze jeszcze do tej pory sprawują się na kursie!

Przed nimi, polska flota handlowa istniała wprawdzie, ale w jakimś symbolicznym raczej zalążku.

Na dalekich morzach greckich łopotała w 1922 r. przypadkowa bandera polska na statkach „Wilno", „Toulon" i „Nice". Przez patriotyzm zatknął ją ich armator, inż. Dunin Ślepść, baśniowy żeglarz, tułający się dotąd jeszcze w pamięci starszych marynarzy.

W latach 1920-21 powstało wprawdzie z inicjatywy amerykańskich Polaków towarzystwo okrętowe z myślą stworzenia linii Gdańsk — Nowy Jork, lecz statek tego towarzystwa o nazwie „Kościuszko", tylko raz jeden w sposób dostojny zjawił się w Gdańsku. Zaraz potem, niemniej uroczyście, rozpłynął się on „w sinej dali Bałtyku". To samo można by powiedzieć również i o gdańsko - amerykańskiej linii, gdyż razem z jej fundatorami rozwiała się, przechodząc dzisiaj jak dzwony zatopione do legendy. Oczywiście, impreza owa nie miała nic wspólnego z G.A.L.-em, który, trzeba dla wyjaśnienia dodać, powstał w Polsce dopiero pod szczęśliwą datą 10 kwietnia 1930 r., pod pełną zaś parą ruszył w 1931 r. na statkach „Polonia", „Kościuszko" i „Pułaski". Wówczas, w 1922 roku, w trudnych warunkach finansowych biedził się i walczył po homerycku za wszystkich, klasycznie robiąc bokami, dzielny, maluchny motorowiec „Józef Englich", jeden z nielicznych reprezentantów naszej pionierki żeglugowej. Niestety, wkrótce poszedł i on na sprzedaż, ratując zagrożone kapitały, włożone w niego przez poznański Bank Związku Spółek Zarobkowych.

Albo — „Sarmacja"! Jeśli już mowa o legendach tych czasów, to o ile dobrze pamiętam, reprezentowało je również pięć dziwnie pokurczonych łupin, należących do tego po sarmacku pływającego towarzystwa, zacnych zresztą staruszków, o zdefasonowanych, prawie średniowiecznych kasztelach. Wprawdzie nosiły one

na burcie nazwy: „Kraków", „Wawel", „Wisła", „Bug" i „Warta", nic to im jednak nie pomogło. I one w zasadzie stajały szybko w oczach jak śnieg zeszłoroczny, co o tyle było prawdziwe, że jeden z nich, a mianowicie „Kraków", zginął istotnie w lodach. Inne, nie doczekawszy się nawet kariery „Latających Holendrów", zakwalifikowano na złom.

Było więc trochę statków w 1923 r., ale jak to się rzekło, gdzieś jakby w cudzysłowie i na marginesie. Była i Gdynia, ale zapatulona jeszcze w pieluchy. Dopiero w 1926 r. powołano do życia przedsiębiorstwo okrętowe pod nazwą „Żegluga Polska", oparte o ustawę o przedsiębiorstwach państwowych. Trzeba też przy tym nadmienić, że wraz z siostrzaną piątką statków tego towarzystwa niemały zaszczyt pionierowania na polskich szlakach żeglugowych przypadł letnią porą w 1927 r. dwu nowym jego statkom pasażerskim, przeznaczonym do obsługi kabotażowej, niezapomnianym później bohaterom walk wrześniowych 1939 r. o nazwach „Gdańsk" i „Gdynia". Były to unikaty w swoim rodzaju. Choć wcale niewielkie, śmiało jednak zapędzać się wkrótce umiały na odległe wody Bornholmu i do Kopenhagi.

Do takiej to właśnie pory, trzeba było czekać. Czekali więc cierpliwie ludzie spod marynarskiego znaku, skubiąc tymczasem lekkie, młodzieńcze wąsy pod nosem.

W 1923 r. wyszło z tczewskiej Szkoły Morskiej 16 nawigatorów i 14 mechaników, w rok zaś potem 13 z Nawigacyjnego i 12 z Mechanicznego Wydziału. Każdy rok następny mnożył tę poślubioną morzu kompanię. Czy wytrwali wszyscy w tej dziwnej „praktyce bezczynności", na niezasłużonym „biczu", wbrew wszelkim teoriom, którym poświęcili czas w studiach i życie w dotychczasowej gorliwości? Odpowiedzi może dostarczyć pożółkła monografia, wydana w Tczewie przez Instytut Szkoły Morskiej w 1929 r.

Znajdują się w niej nazwiska ludziom morza i Wybrzeża zbyt dobrze znane, aby podnosić ich wartość. Dla innych, w głębi kraju, winny one pozostać synonimami pojęć, które trudno obecnie oddzielić od szacunku dla ludzkich zasług w ogólnym dorobku polskiej pracy na morzu.

— Jak żeście sobie radzili wtedy, w owych ciężkich latach pierwszego raczkowania na morzu? — zagadnąłem niedawno jednego z nich.

— Po prostu — odrzekł — część żyła opowiadaniami o morzu i w ten sposób skracała sobie czas oczekiwania na zatrudnienie na statkach, wierząc w to uparcie, ze świętą cierpliwością. Część, aby nie odejść od morza, chociaż miała świadectwa ukończenia uczelni pracowała przy trymerce, lub przy złomie, jak każdy robotnik portowy. Prawdziwym marzeniem było wtedy zostać najzwyklejszym marynarzem. Choćby na obcych statkach, do czasu lepszej, obiecywanej koniunktury. Do takich szczęśliwców należał wśród niewielu Zbigniew Deyczakowski, który ku zazdrości kolegów dostał się wtedy jakoś na żaglowiec francuski pod nazwą „Guadelupe". Jako prosty marynarz, woził na nim przez czas pewien wino z Martyniki do Francji. Twardy był z usposobienia i przekonań, stanął więc w czołówce organizatorów strajku marynarzy w Le Havre w 1926 roku. W ostatniej wojnie zginął na Atlantyku, jako kapitan „Robura IV".

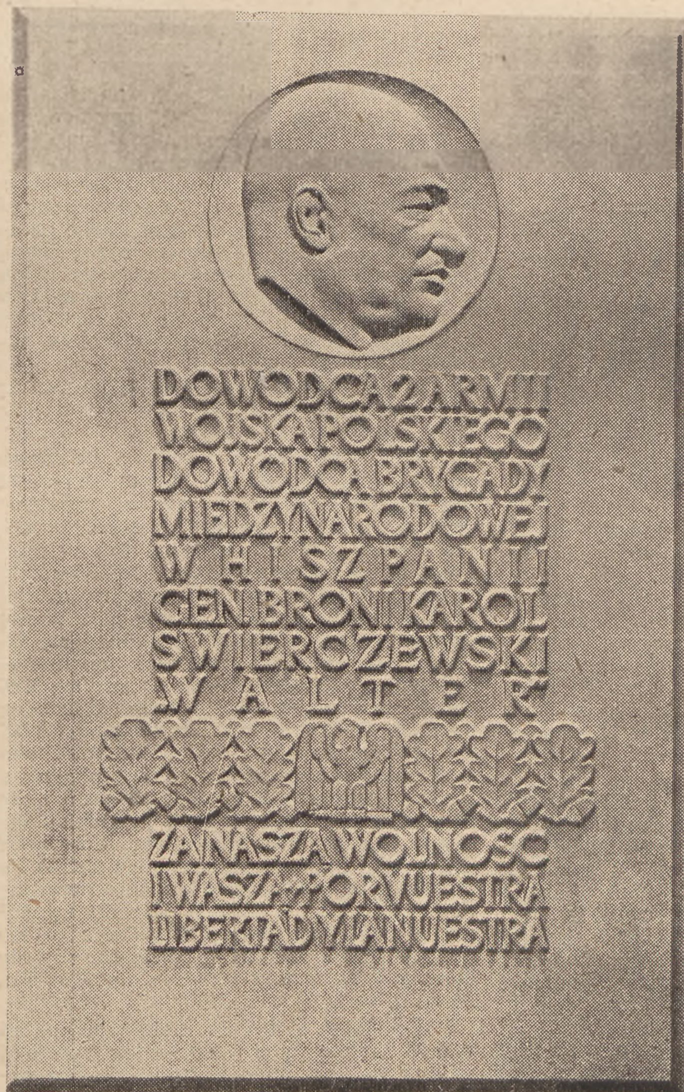


Pierwszy statek szkolny P.S.M.

Dziś, po latach, patrząc na tego rodzaju początki kariery oficerów Polskiej Marynarki Handlowej, nie można im zarzucić, że byli wyznawcami fantazji, mrzonek, lub sztucznych ogni. W ich bezsprzecznym romantyźmie, przejawił się równocześnie typ osobliwego hartu w umiłowaniu zawodu, któremu poświęcili swe życie, nie zbaczając z obranej raz drogi. Bo przedstawiając tu warunki, w jakich przyszło im od zarania walczyć z trudnościami i przeciwnościami losu, przecież jednak, mimo pustki na morzu, mimo braku zatrudnienia na własnych, polskich statkach, nie odpadli jak zwiędłe liście, skoszone wichurą z drzewa. Na swój sposób, o własnych siłach, przeciwstawili się jej, trzymając się z wolą i wiarą u jednej liny, jak przy wspólnym hisowaniu.

Zapewne generacja marynarzy, której tu skromne wspomnienie poświęciłem, doczeka się nieraz właściwszego, pełniejszego opisu. Zasłużyła zresztą na to z pewnością, jak świadczą o tym trudy jej przedstawicieli i ich własny dorobek pracy i doświadczenia, przekazany dziś na pożytek nowego, wzrastającego w znacznie szczęśliwszych warunkach, pokolenia. Ich rola przy tym nie dobiegła bynajmniej do końca. Obecnie czekają ich ważne zadania wychowawcze, z których przyjdzie im złożyć inny egzamin — z całego życia, dla utrwalenia dzieła, które nosi zaszczytne imię: Polska Marynarka Handlowa.

Janusz Stępowski.



Na statku polskim m/s „General Walter" została odsłonięta tablica pamiątkowa ku czci gen. Świerczewskiego.



Dowódca Mar. Woj. kontradm. W. Steyer, podczas wizytacji w jednym z ośrodków P. O. „Służba Polsce" na Wybrzeżu.

Powrót na „Orunii"

Poniższy artykuł, pióra jednego z marynarzy, który przebywał w czasie wojny w Anglii, ukazuje nam finałowy moment wojny na jednym ze statków naszej marynarki handlowej. Jak wiadomo, ówczesny „rząd londyński" prowadził kampanię wśród marynarzy za niepowracaniem do kraju i nieprzekazywaniem naszych okrętów uznanemu przez rząd W. Brytanii Rządowi Tymczasowemu R. P.

Nazwa statku i nazwiska osób, występujących w artykule są fikcyjne, wypadki natomiast zawarte w nim — niestety, prawdziwe.

* * *

Wojna dobiegała końca. Gorliwy urzędnik z przedwojenną rutyną w sanacyjnej dwójce, siedział od dwóch lat nad rzędami kolorowych kartotek w londyńskim biurze okrętowym na Fenchurch Street. Chuda, wydłużona twarz z krótko strzyżonym wąsem i czarne, przenikliwe oczka sprawiały, że był podobny raczej do wyjca niż do człowieka. Dzięki atmosferze i otoczeniu przyzwyczaił się do pykania fajki. Czynił to z gracją i raczej dla fasonu, pozując przy tym na Anglika. Dziś siedział za biurkiem bardziej niespokojnie niż w czasie bombardowania Londynu. Wiadomość, na którą z utęsknieniem czekały miliony ludzi, wprawiała go w jakieś zakłopotanie. Irytowała go i napełniała niepewnością. Cienkie, długie palce wprawnie skakały po wystającym alfabecie kartotek, wyciągając z nich t. zw. „buntowczyków". Podniesioną kartotekę czytał uważnie w rubryce „uwagi" i do długich, czerwonych zapisków nerwowym ruchem ręki dopisywał dalsze notatki z raportów, nadesłanych przez swoich ludzi ze statków.

„Przyda się ta moja robota na później" — westchnął w duchu. Wtem jakiś skurcz przebiegł po jego wydłużonej twarzy.

Nie, on nie wraca... Poznają go, a potem... Wprawdzie, ci co się tu przez całą wojnę nazywali rządem, podpisanym przez Anglików, dobrze się zabezpieczyli na emigracyjną przyszłość. Ale czy nadal będą potrzebować jego usług? Nie! Nie będą mieli ku temu potrzeby. A za tym zbliża się koniec dobrej posady — pomyślał sobie i opuścił ręce bezwładnie na biurko.

Dzwonek zawarczał gwałtownie. Podniósł słuchawkę.

— Tu gabinet ministra żeglugi, inspektor Kowalik przy telefonie. Moje uszanowanie panie inspektorze! Czy jeszcze panowie urzędują?... Do usług! — meldował się przywykły do tego głosu urzędnik.

Przez niedomknięte drzwi słychać było w sąsiednim pokoju urywane zdania rozmowy urzędnika z inspektorem, z których łatwo było wywnioskować, że z rozmowy tej obaj nie byli zadowoleni.

Statki polskie wracały do portów brytyjskich z różnych wód świata. „Sobieski" meldował swój powrót aż z Oceanu Indyjskiego, a „Lechistan" przyśpieszał załadowanie na Amazonce. Pan inspektor z gabinetu ministra na Loundnes Square nalegał na podległych sobie urzędników, aby na wskazany przezeń statek wysyłać pośpiesznie zaufanych ludzi. Nie muszą to być marynarze — podkreślał — grunt, aby głosili, że nie wracają i aby nawoływali załogi do opuszczenia swych statków.

— Uważać mi na s/s „Orunię", aby nie wyszło tak, jak z „Sobieskim", gdzie pomimo naszych wysiłków i burzliwych demonstracyj „komuniści" ze Zw. Marynarzy opanowali statek i tym samym stał się dla nas stracony — ubolewał inspektor Kowalik. — Musimy pokazać zagranicy, że w tych ciężkich dla nas chwilach marynarze są z nami. W żadnym wypadku nie liczyć na dyrektora, któremu nagle przestało dobrze patrzeć z oczu i nie wiadomo, czy nie odstawi nam jakiegoś figla. Z otrzymanych, poufnych informacji wynika, że spotkał się wczoraj z „komunistami" ze Związku w jednej z podejrzanych kawiarń Londynu. Co się tyczy jego zastępców, to ci są pewni.

— Pan inspektor mnie zna — padały zapewnienia. Zrobię wszystko co jest w mej mocy i floty „czerwonym" nie oddamy — zakończył z nutką niewiary urzędnik i odłożył słuchawkę.

„Orunia", „Orunia" — mruczał do siebie, aby nie zapomnieć tej nazwy, zanim sprawdzi w spisie, kto tam jest w załodze z tych przeklętych „wywrotowców".

Acha, jest! Nazwisko dobrze mu znane. To ten asystent Antoni, o którym nieraz mu meldowano, że ma jakieś kontakty w Londynie i że dostarczanie „wywrotowej" prasy na statek było właśnie jego dziełem.

W tym czasie „Orunia" znajdowała się w połowie drogi na Atlantyku Północnym. Pogoda była znośna. Burza, która robiła zamęt i siała trwogę w biurach londyńskiej reakcji — nie dosięgła jeszcze statku.

* * *

Parę samolotów rekonesansowych, wypuszczonych z amerykańskiego lotniskowca kołowało w obłokach zakłócając głuchym warkotem uwagę marynarzy, czuwających na obserwacyjnych posterunkach. Płynęli w konwoju wypatrując, czy nie ukaże się mina lub peryskop okrętu podwodnego, normalnie, jak czynili to od dwóch lat na tej najbardziej zagrożonej trasie. Konwoje, do których włączono ich statek, były dziesiątkowane nieomal za każdym rejsem, przez nieprzyjacielskie okręty podwodne. „Orunia" zawsze wynosiła z tych zasadzek cało swój kadłub, w którym z jakimś niespożytym uporem kołatały się mocno sfatygowane motory. Działo się to dzięki jej pracowitej i odważnej załodze. Właśnie Antoni był od początku wojny w jej składzie.

Wojna dała mu się dobrze we znaki. Najpierw jako chłopiec okrętowy, kiedy przed 16 laty zamustrował się po raz pierwszy i na wszystkich 4 naszych „francuzach" kolejno szorował kubryki palaczy. Później zaś, już jako trymer na s/s „Kościuszko" przez dwa lata regularnie co miesiąc równik przekraczał. Ciężkie życie marynarza nauczyło go wiele. Dziś pływał na „Orunii", gdzie raczej z braku ludzi niż w dowód uznania dano mu awans na asystenta, aby swą pracowitością i doświadczeniem utrzymywał w gotowości stare maszyny. Antoni czynił to chętnie i bez zarzutu.

Dziesięć dni drogi mają jeszcze przed sobą. Nie wiedzieli przecież, że o ile nic złego nie przytrafi się w tym czasie — statek zawinie do Manchesteru, aby wyładować tym razem ostatni transport amunicji.

Nagle radiotelegrafista niezwykle rozpromieniony wyskoczył z kabiny i pędząc po górnym pokładzie — wołał uradowany:

— Już koniec, koledzy! Już koniec!

— Ale czego? Czyś oszalał? Mów pan o co chodzi! — spytał go z lekka poirytowany oficer wachtowy.

— Koniec wooojny! Płyniemy teraz do Gdyni! — wołał radiotelegrafista i wśród śmiechów obserwujących go marynarzy podreptał wąskimi schodkami na mostek, by zawiadomić o tym kapitana. Zajęci przy malowaniu marynarze rzucili ostentacyjnie swe narzędzia pracy. Powiew uroczystej chwili wypełniał przestworza nad Atlantykiem i szedł łagodnie ponad „Orunią", hen daleko. Marynarze odczuli go teraz każdym fibrem swej duszy.

Na otrzymaną wiadomość o rozbiciu Niemiec i zakończeniu działań wojennych w Europie, cała załoga „Orunii" zareagowała żywiołowo. Cieszyła się, że oto statek, który przez długie lata mógł stać się w każdej chwili zbiorową mogiłą przetrwał, i teraz przemienił się raptem w przytulny, wesoły dom.

Nawet zawsze obowiązkowy i spokojny marynarz Olszyna porzucił w połowie służby swój posterunek na prawym lookout'cie, wydobył ze schowka specjalnie przechowywaną na tę okazję butelkę whisky i, uradowany jak dziecko, częstował wszystkich kolegów. W tej chwili oficerowie i załoga zapomnieli o różnicach, padali sobie w objęcia z rzewnymi słowami, że już nie ma przeszkody na ich drodze do Gdyni. Asystent Antoni, dumny, że sprawdzają się jego słowa, pokazywał w uśmiechu sztuczne zęby i wołał do wszystkich: No co, nie mówiłem wam, kto pierwszy dojdzie do Berlina?

W całym konwoju powstało niezwykłe ożywienie. Statki alianckie mimo woli łamały szachownicę. Miały dość wojny, chciały płynąć niezależnie do rodzinnych portów. Dość miały tego szyku pod eskortą.

Za przykładem dowódcy konwoju, po raz pierwszy od września 39 r. wszystkie jednostki podniosły swoje narodowe flagi. Norwedzy, Polacy, Grecy i Francuzi przeżywali w tej chwili jednakowo radość. Biało-czerwona bandera załopotała na dwóch statkach idących w tym zespole.

Tak na wszystkich statkach jak i na „Orunii" załoga nie wypełniała swego czasu wyłącznie osobistym, wewnętrznym życiem. Przy każdym postoju, niezależnie po której stronie Atlantyku, marynarze spotykali znajomych na lądzie, chodzili z nimi na różne zebrania i z zainteresowaniem brali w nich udział. Toteż po każdym takim postoju, harmonijne współżycie ludzi na małym statku — jakim był „Orunia", zrodzone w niebezpieczeństwie w czasie długiej podróży — zakłócały jakieś nowe idee i polityczne prądy.

Kapitanowi „Orunii" nieraz zdawało się, że gdyby nie ten politykujący asystent z maszyny, miałby zapewniony spokój w załodze. W jego mniemaniu on tylko jeden wygłaszał pochlebne zdania o rządzie, który powstał w kraju. Co gorsza, nawet zdobywał posłuch w załodze, kiedy przekonywał w mesie, że wbrew coraz częstszym pogłoskom z Londynu, nasza flota musi wrócić do kraju. Dowodził przy tym uparcie, że „nie „Dzikie Pola", ale szeroki dostęp do Bałtyku, będą podstawą dobrobytu nowej Polski."

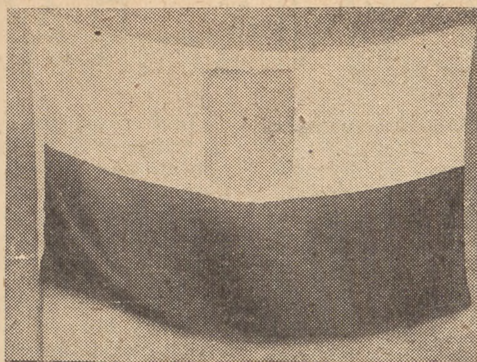
Dla zwalczania tym podobnych poglądów przezorny inspektor z Londynu wysyłał na statek zaufanych ludzi.

Konwój zwiększył obroty i odległość do portu szybko malała. Marynarze owiani nowym duchem pracowali z zapałem, chcąc szybciej przywrócić statkowi pokojową szatę. Wieczorami ten i ów robił przegląd zakupionych rzeczy dla rodziny w kraju i wówczas marynarski kubryk robił wrażenie arabskiego sklepiku. Kiedy stanęli na redzie i pilot z celnikami wdrapywali się po linach na statek, nowe wiadomości wywołały ferment w załodze. Komentowane przez obcych ludzi zajścia na polskich statkach podnieciły wszystkich do żywego. Asystent Antoni ze smutkiem przeczytał doręczone listy od kolegów z innych statków. Nie mógł zrozumieć, że wezwanie zbankrutowanych polityków odniosło tak szkodliwe rezultaty. Co będzie z „Orunią"? — pomyślał sobie i zaczął się zastanawiać, na kogo z kolegów może liczyć. Rezultat do jakiego doszedł, wypadł mu stosunkowo nikły. Nie! Wszystko jedno, on postanowił robić co się da, aby nie dopuścić do zmiany bandery na swoim statku.

Gdy statek dobił do mola na pokład weszło kilku ludzi. Robotnicy portowi mieli pytające miny. Szeptali coś do pojedyńczo napotkanych marynarzy i bez pośpiechu brali się do niepotrzebnej już pracy.

Dziewiętnasty raz „Orunia" weszła do tego portu. Niewiele statków zdobyło szczęśliwie ten rekord. Robotnicy portowi mieli z tego powodu dla załogi wyjątkowy szacunek a dla statku duże uznanie. Nazywali go w rozmowach z załogą „lucky ship" (szczęśliwy statek). Tak było w istocie. Dlatego nie mogli zrozumieć załogi, która dziś niewdzięcznie go opuszczała.

Wśród marynarzy krążyła już odezwa, by statek który był dla nich domem przez całe lata za obcy uznali. Inni znów osobiście zachęcali ich do zmiany bandery i ruszenia do dalszej walki na japońskie wody. Tym zaś, którym brakowało pieniędzy, przyrzekano duże odprawy i pobyt na lądzie. W każdym kubryku wre zamieszanie. Przeciwko Antoniemu kieruje się ostrze zarzutów tych, którzy usłuchali odezwy. On wyłamuje się z całości. Wraz z marynarzem Pokrzywą stawia sobie za punkt honoru obronę statku. Pilnuje maszyny, sprawdza, czy niebezpieczeństwo sabotażu nie grozi statkowi. Udaje mu się przekonać niektórych wątpiących i niezdecydowanych. Wraz z Pokrzywą, Antoni nie dopuszcza do unieruchomienia maszyny.



... czyjeś ręce w zapamiętaniu, cichaczem wycięły orła z bandery...

Obaj apelują do serc i rozsądków podburzonych kolegów i wśród objawów sympatii brytyjskich robotników portowych, ratują honor polskiego statku. Choć czyjeś ręce w zapamiętaniu cichaczem, wycięły orła z bandery, jednak dzięki takim ludziom jak Antoni, „Orunia" powróciła do kraju, nie zbaczając ani na chwilę ze słusznej drogi.

Aleksander Zuski.

Reportaż z ćwiczeń Marynarki Wojennej

ORP „Sęp" na strzelaniu

Ranek kwietniowy wstał mglisty i chłodny, wiatr marszczył wody zatoki, kołysał kutrami, pędził po niebie chmury. Od pełnego morza szedł dreszcz dużej fali. PIHM podawał stan morza 4.

— Warunki strzelania jak na pełnym morzu — powiedział dowódca okrętu, dając rozkaz wyjścia na ćwiczenia.

W kilka minut później jeden z holowników kierował się ku wyjściu z portu, taszcząc za sobą na grubym, stalowym holu specjalnie do ćwiczebnych strzelań zbudowany cel. Przypominał on wysoki, z grubej drucianej siatki zrobiony płot, który umocowano na pływakach. Holownik wypłynął za falochron i skierował się w stronę Helu. Długo jeszcze ciemny warkocz dymu znaczył jego drogę.

Gwizdek ogłosił alarm manewrowy. Zatupotały na stalowym pokładzie marynarskie buty. Zdjęto trap i cumy. Brzęknął telegraf maszynowy.

— Lewy motor pierwszą naprzód!

— Prawy motor pierwszą wstecz!

Woda za rufą zakipiała.

Niemal bezgłośnie „Sęp" oddziela się od nabrzeża. Elektryczne motory pracują z cichym poszumem. Mijamy wejście do portu i wypływamy na zatokę. Za chwilę koniec alarmu manewrowego i załoga wraca do normalnych zajęć, a wachta morska obejmuje służbę.

W kiosku przy sterze pełni służbę oficer wachtowy. Dowódca śledzi kurs pytając co chwila, co słychać na holowniku. Radiotelegrafista melduje, że holownik dochodzi do wyznaczonego na ćwiczenia miejsca i pyta co ma robić. Kierujący holownikiem bosman melduje, że wysoka fala utrudnia manewrowanie. Ruszają oba motory spalinowe, owiewając rufę błękitnym dymem. Równocześnie wiatr zaczyna ostrzej szarpać banderą. To znak, że zwiększamy szybkość. Idziemy „trzecią naprzód". Zaczyna trochę kołysać. Mija jeden kwadrans, drugi i oto „Sęp" wychodzi zza cypla, kierując się na Głębię Gdańską. W dali, około trzech mil od okrętu tańczy na fali holownik, podnosząc się co chwila dziobem wysoko w górę. Holowany przezeń cel również wyczynia różne „łamańce".

Kołysze coraz bardziej. Fala stale zalewa pokład, obmywając kiosk wraz z działem. Holownik po długim manewrowaniu zajmuje wreszcie właściwą pozycję, wypuszczając hol na przepisową odległość. „Sęp" ustawia się równolegle do jego ruchu.

Z kiosku pada komenda:

— Obsługa do działa!

Za chwilę telefon powtarza ją we wszystkich pomieszczeniach pod pokładem. Marynarze zajmują stanowiska. Wieżyczka z działem powoli obraca się w kierunku celu. Celowniczy zgrywa przyrządy, motory na chwilę cichną. Obsługa ładuje działo. Na komendę — Pal! — bucha z lufy czerwony język, a gwałtowny huk rozdziera powietrze. Otwarcie zamka, łuska wypada na podłogę wieżyczki, nowy pocisk wchodzi do lufy.

W międzyczasie wszyscy obserwują, jak pocisk padnie. Pada wreszcie, a fontanna wody znaczy jego miejsce.

— Dziesięć w prawo! — Celowniczy nanosi poprawkę, starannie celując. Nowy huk, a za kilka chwil wprawdzie w kierunku celu, lecz za blisko, wykwita fontanna wody. Znów następuje poprawka odległości. Powtarzają się czynności ładowania. Wystrzał, ponownie obserwujemy morze wokół celu. Pocisk pada, tym razem za daleko. Ale to nic, bo kolejny pocisk już nakrywa cel. Miejsce strzelającego zajmuje następny. Znów pocisk pada z dala od celu, poprawka daje rezultat i pocisk pada w dobrym kierunku. Nie trzeba się dziwić chybieniom. Dość duża fala, ruch okrętu, wiatr, ruchomy cel, to wszystko utrudnia trafienie. Jakże inaczej strzela się na lądzie! W dodatku odległość około 5.000 metrów też robi swoje.

Działo załadowano na nowo.

— Teraz jużeś mój — mruczy pod nosem bosman Ruszkowski. Poprawia jeszcze raz odległość, kontroluje przyrządy. Wystrzał targa powietrzem a okręt drży od huku, kołysząc się na fali.

— Jest! W celu! — padają okrzyki stojących w pobliżu marynarzy. To załoga wolna od służby obległa kiosk. Strzela przecież „ich" bosman! Ze „Sępa"! Nie może więc nie trafić!

Ciekawi jesteśmy, jaki jest efekt wystrzału pod pokładem, schodzimy więc do dziobowego pomieszczenia. Za chwilę pada ostatni strzał, który poznajemy po krótkim, ostrym klaśnięciu.

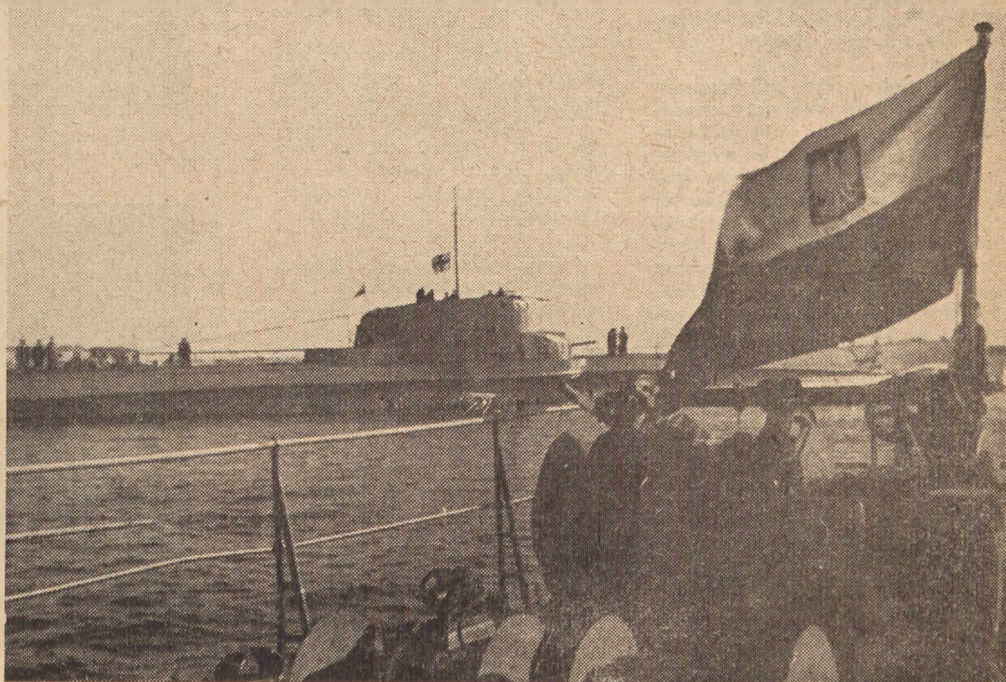
— Słychać tak, jak uderzenie kija o blaszany dach — objaśnia dyżurny marynarz.

Dowódca daje rozkaz powrotu. Holownik zwija linę, podciągając bliżej poharatany pociskami cel. Robimy zwrot, biorąc kurs na Gdynię. Znów kołysze niemiłosiernie; nasz fotoreporter przestaje fotografować i zaczyna karmić rybki. Kiedy dostajemy wiatr w rufę, wszystko mija. Dochodzi godzina szesnasta.

Tymczasem uczestnicy strzelania schodzą pod pokład, gdzie rozpoczyna się żywa dyskusja nad odbytymi ćwiczeniami. Uczestnicy są przecież słuchaczami specjalnego kursu artyleryjskiego. Ponieważ jednak istnieje między nimi idealna wprost zgodność poglądów, dyskusja upada, przeradzając się w bardziej spokojne zajęcie — grę w szachy. Okazuje się, że wszyscy oni są zapalonymi szachistami i obiecują sobie jedną partyjkę przed powrotem „do domu".

W godzinę później cichną Diesle, wchodzimy do basenu, gdzie na elektrycznych motorach robimy zwrot, aby zacumować na starym miejscu u nabrzeża. Po chwili „Sęp" odpoczywa już po rejsie, kołysząc się leniwie. Jutro znów wyjdzie na dalsze ćwiczenia.

W.



Okręt podwodny ORP „Sęp" Fot. W. A. F.

SPH-SPH—GDYNIA—RADIO SŁUCHA

Biały strumień elektrycznego światła pada na stół i leżący na nim otwarty blok, w którym ręka siedzącego przy stole pisze jakieś, niby znane a jednak tajemnicze dla zwykłego śmiertelnika, znaki.

— Svc fm spel n 1,2 at 2342 20/4 = spel left montevideo wczoraj o 1600 gmt = my stoimy w porcie b aires = nil = speb.

Ręka sięga do klucza i za chwilę w słuchawkach rozlega się cichy pisk sygnałów. Kropki i kreski pędzą w przestrzeń z niezwykłą szybkością. Nadający spogląda na zegarek i zapisuje na bloku godzinę: 3-cia nad ranem.

Jesteśmy w jednej z sal Urzędu Radiowego na Witominie w Gdyni, który utrzymuje stałą komunikację radiową z naszymi statkami na oceanach i z państwami skandynawskimi — Danią, Norwegia i Finlandia. Obsługujący radiostację SPJ, pracującą na fali 54 m radiotelegrafista, nie zdejmując słuchawek z uszu, przepisuje „na ludzki" język przyjęty przed chwilą radiotelegram, o następującej treści:

— Nota służbowa od m/s „Generał Walter", który kwituje telegramy nr. 1 i 2. nadane dnia 19/4 o godzinie 23.42. M/s „Generał Walter" wyszedł z portu w Montevideo dnia 19/4 o godzinie 16 czasu Greenwich. My stoimy w porcie Buenos Aires. Nie mam dla was nic. s/s „Kiliński".

— Ponieważ nie mogliśmy się dogadać z „Gen. Walterem", musiał pośredniczyć „Kiliński". Ale odbiór był pierwszorzedny. Nadał wszystkie swoje telegramy i ani razu nie powtarzał. Proszę pomyśleć, tyle tysiecy mil! — mówi radiotelegrafista.

— Słyszalność identyczna jak z „Batorym". My tu utrzymujemy z nimi stałą łączność bez względu na to, czy mamy dla nich telegramy czy też nie. Zawsze wiemy, kiedy „Batory" wchodzi lub wychodzi z Nowego Jorku, jak daleko jest od Gdyni.

W drugim końcu sali inny radiotelegrafista tkwi przy aparacie odbiorczym, dostrojonym na falę 600 m. Jest to międzynarodowa fala morska dla komunikacji ze statkami. Na tej fali nadaje się w razie niebezpieczeństwa miedzynarodowy sygnał SOS. O każdej porze dnia i nocy tysiące stacyj nasłuchuje, zarówno w portach jak i na statkach, czy przypadkiem ktoś nie znalazł się w niebezpieczeństwie i nie wzywa pomocy. Wtedy, jeśli można określić położenie wołającego, powiadamia się statki lub stacje brzegowe, leżące najbliżej tego miejsca, celem zorganizowania akcji ratowniczej. Polska stacja pracująca na tej fali posiada znak rozpoznawczy SPH i obsługuje w zasadzie morze Bałtyckie.

— Dziś stacja ta posiada niewielką moc, lecz już w niedalekiej przyszłości otrzyma ona nową aparaturę nadawczo - odbiorczą, która pozwoli przy swej mocy 3 kilowatów na ogromne zwiększenie jej zasięgu. Wtedy wyjdziemy także na Atlantyk — mówi jeden z radiotelegrafistów.

W kilkunastu aparatach usłyszeć można nadawane szybko sygnały, brzmiące mniej lub bardziej wyraźnie, o takim czy innym tonie, od buczących do piskliwych, niby maleńkie świeżo wyklute kurczę. Ruch w eterze nadzwyczajny. Noc sprzyja komunikacji radiowej, toteż wszystkie stacje pracują niemal bez wytchnienia.

* * *

Mijają minuty i godziny. Wstaje dzień, słońce oblewa czerwienią ziemię. Okryte rosą liny anten błyszczą w jego promieniach, kołysane lekkim wiatrem. Pracujący na jednym stole z SPJ rekorder*) snuje ze swego precyzyjnego wnętrza długą, waską taśmę papieru, zapisaną jakimiś dziwnymi zygzakami. Okazuje się, że to alfabet Morse'a. Po przyjrzeniu się dostrzegamy rzeczywiście cały szereg kresek i kropek. ba! ...odczytujemy sami część tekstu: Oslo 9 15 21 0940...

Na drugim stole bez przerwy pracuje perforator — precyzyjny aparat, wyglądem podobny do maszyny do pisania, z identycznymi klawiszami, piszacy na wąskiej papierowej taśmie .. systemem specjalnych dziurek. Obok, na aparacie zwanym „Whiston", sklejona taśma obraca się w koło. Nadaje ona bez przerwy sygnał wywoławczy stacji SPJ. Perforator ten zamienia tekst na system dziurek, które w aparacie Whistona wybiegają w przestrzeń pod postacią kropek i kresek.

Czy nie można tego prościej nadać przy pomocy np. ręcznego klucza? — nasuwa się pytanie. Okazuje się, że nie.

Ręką ludzka potrafi nadać około 140 znaków na minutę, natomiast „Whiston" zdolny jest nadawać 500 i więcej, zależnie od szybkości motorka, który wprawia w ruch podziurkowana taśmę.

Wobec tego, któż potrafi tak szybko nadawane znaki, trudne do odróżnienia słuchem, odczytać i zanotować? Właśnie ów rekorder, który stoi na stole obok. Oba te aparaty są niezbędnym sprzętem w urządzeniu stacji radiotelegraficznej.

* * *

Mijają godziny. Dziesiątki nadanych i odebranych telegramów zapisały aparaty i ręce radiotelegrafistów. Są wśród nich depesze dla całej Polski. Do Olsztyna, Krakowa, Katowic, Warszawy, są do Norwegii, Danii i Finlandii. Jedne dla osób prywatnych, inne dla firm i instytucyj.

Urząd Radiowy w Gdyni pracuje bez wytchnienia. Najlepszym dowodem jest ilość przyjętych i nadanych w ubiegłym miesiącu telegramów, przedstawiająca cyfrę 8.865 telegramów z 153.584 słowami! Najwięcej telegramów nadano z Gdyni do Danii i na statki polskie i zagraniczne na Bałtyku i oceanie Atlantyckim.

Lecz urząd na tym nie poprzestaje. W stadium uruchamiania znajduje się stacja SPC, która pozwoli na utrzymanie łączności przy pomocy fonii i grafii, a za tym można będzie mówić z niej lub nadawać Morse'm. Stacja ta pracować będzie na fali 181,2 m zwanej rybacką. Pozwoli ona na utrzymywanie łączności ze wszystkimi naszymi statkami i kutrami rybackimi. Stacja ta jest oczkiem w głowie naczelnika urzędu i st. technika, którzy godziny całe spędzali przy jej montażu, a teraz powiadają, że ze skóry wyjdą, a dobudują specjalne rozwidlenie, które pozwoli rozmawiać ze statkami z własnego aparatu telefonicznego, bez potrzeby udawania się do dzielnicy Witomino, gdzie mieści się właśnie Urząd Radiowy.

Poza obecną falą, która jest w rybołówstwie falą bezpieczeństwa, nadajnik może pracować na falach od 100—179 metrów. Aby zwiększyć jego zasięg, projektuje się wybitne zwiększenie jego mocy do kilku kilowatów.

— Chcemy dojść do takiej sprawności i zasięgu, byśmy mogli swobodnie rozmawiać z całym światem — mówi nam naczelnik Jurkiewicz.

Wracamy do SPH. Telegrafista coś w tej chwili nadaje. Czyta z leżącego przed nim zeszytu i wystukuje kluczem znaki, które sa prawdziwą „chińszczyzną" dla laika: spfb spfb spfb de sph sph sph qrk? A potem: sph sph sph de spfb spfb spfb qrk k! pisze ołówek.

W „ludzkim języku" znaczy to: s/s „Kolno" woła was Gdynia-Radio, jak mnie słyszycie? Gdynia-Radio, odpowiada s/s „Kolno", słyszę was dobrze!

s/s „Kolno" wyszedł niedawno z Gdyni i zdąża do portu Abo w Finlandii. Znajduje się w tej chwili na wysokości Hango. Rozmowa odbywa się na fali 705 m. Mija jeszcze chwila i oto cichy pisk kresek i kropek w maleńkim głośniku powiada, że „Kolno" rozumie i dziękuje. Ledwie telegrafista zdążył zapisać odpowiedź w dzienniku, już go ktoś woła z eteru. Dostraja się i odpowiada, notując równocześnie nadawany tekst.

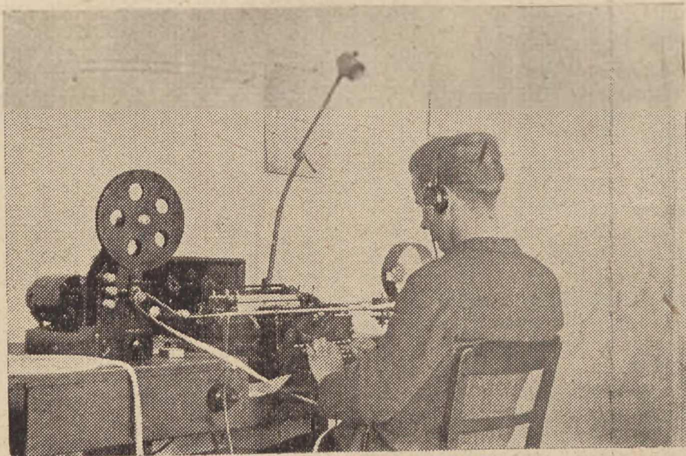
s/s „Hildegaard" 21/4 1730 navigator gdynia = due roads tomorrow 0500 oclock = svens son =. s/s „Hildegaard" opuścił już swój port macierzysty i powiadamia firmę maklerską. „Nawigator", że przybywa na redę gdyńską dnia 22/4 o godzinie 5 rano. Radiotelegram nadał kapitan statku Svensson.

Na pobliskim stole „Whiston" nadaje bez przerwy depesze do Finlandii...

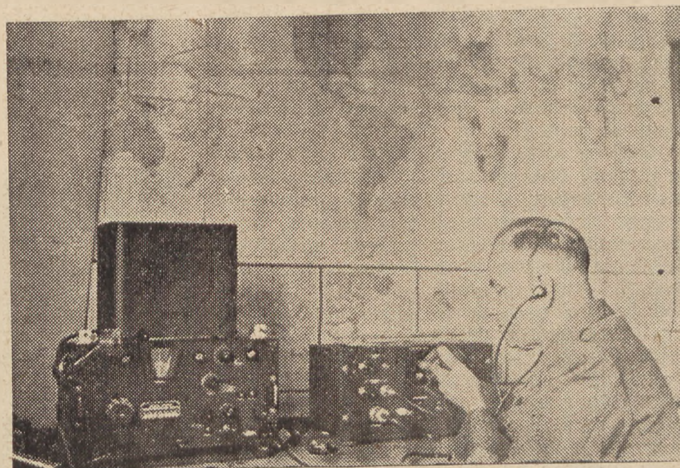
sw

---

*) rekorder — aparat rejestrujący na taśmie papieru odbierane sygnały w postaci specjalnych zygzaków.

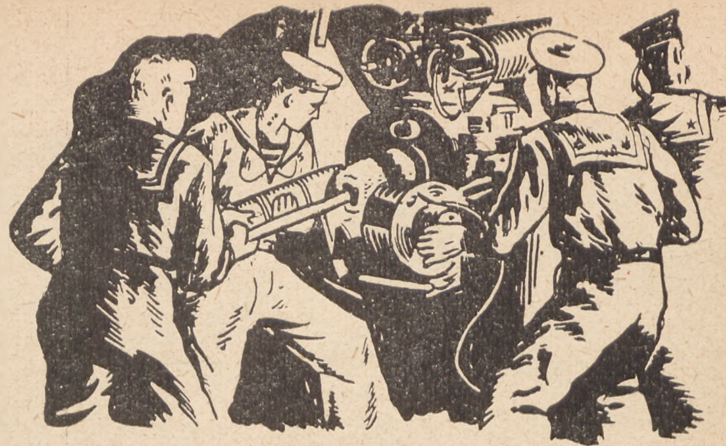


Odbiór depeszy



Kontrola zmontowanej stacji przez nacz. Jurkiewicza.

Atak na fiord



Nazwisko Kołyszkin znane było już na długo przed wojną każdemu marynarzowi z Radzieckiej Floty Północnej. Lata wojny z Niemcami nadały jednak temu nazwisku szczególny rozgłos i sławę.

Kołyszkin był podwodnikiem. Zaczął swą podwodną służbę jako marynarz, a w kilka lat później dowodził już okrętem podwodnym. Wybuch wojny z Niemcami zastał go na tym niebezpiecznym posterunku. Na swym niewielkim okręcie podwodnym osiągnął on największą ilość zatopień, otrzymując w uznaniu swoich zasług tytuł Bohatera Związku Radzieckiego, oraz stopień kontradmirała. Jego wielkie zasługi wojenne nie ograniczyły się jednak tylko do liczby zatopień, odegrał on równie doniosłą rolę jako wychowawca młodych oficerów i dowódców okrętów podwodnych.

Iwan Kołyszkin, chociaż jest centralną postacią akcji, nie jest jednak właściwie bohaterem naszej opowieści, — będzie nim młody dowódca okrętu podwodnego — I. Fisanowicz.

Fisanowicz był dwudziestoletnim młodzieńcem, gdy wybuchła wojna z Niemcami.

Jako młody oficer został skierowany do jednej z baz okrętów podwodnych na Oceanie Północnym dla praktycznego zapoznania się ze służbą wojenną. Dotychczas brał udział tylko w ćwiczebnych rejsach. Nadeszła chwila pierwszego bojowego rejsu na wody przeciwnika: ostatni egzamin sprawności młodego oficera. W tak ciężkim i odpowiedzialnym zadaniu nie pozostawiono go na łasce losu. Fisanowicz został powierzony opiece dowódcy bazy Iwana Kołyszkina. Młody, energiczny i zdolny oficer już od pierwszych chwil pobytu w bazie zwrócił na siebie uwagę dowódcy. Jako starszy i doświadczony oficer-podwodnik, Kołyszkin wprowadzał Fisanowicza w arkana „podwodnej wojny", a w końcu postanowił towarzyszyć mu w jego pierwszym, samodzielnym rejsie bojowym. Na chwilę przed wyjściem w morze spotkał w kasynie swych kolegów-oficerów marynarki. Otoczyli go, zasypując pytaniami:

— Wybierasz się na spacer, Fis? Kiedy wychodzisz? Na jaki sektor pójdziesz? — Większość z pytających nie „chodziła jeszcze na wroga", po opuszczeniu szkoły. Wreszcie któryś z nich zadał najważniejsze pytanie: „Kto ciebie ubezpiecza?"

Fisanowicz, zwany zdrobniale „Fis", nie bez odrobiny dumy w głosie, odrzekł krótko: „Iwan Aleksandrowicz". Chwila zdumienia i ktoś rzucił — „Ano, to wszystko w porządku" — i dodał cicho — „chłop ma szczęście!"

* * *

Porywisty, północny wicher rozkołysał zimne, sine fale i okręt podwodny z trudem nabierał szybkości, wychodząc w otwarty ocean. Kurs: północny-zachód. Po kilku godzinach znalazł się on w pobliżu wód norweskich, patrolowanych gęsto przez niemieckie okręty. Trzeba było wejść w zanurzenie. Zapadała już noc, tak samo zresztą biała jak wieczór, gdy do dyżurującego przy peryskopie młodego dowódcy, Fisanowicza, podszedł Kołyszkin.

— Czas na zmianę, przyjacielu — odezwał się z życzliwym uśmiechem kontradmirał, odsuwając lekko dowódcę od okulara peryskopu. Młody oficer próbował się bronić, ale Kołyszkin zamknął mu usta jednym zdaniem: „Ażeby jutro uderzyć na wroga, trzeba w nocy odpocząć. Zastąpię was przy peryskopie chyba z niemniejszym powodzeniem". Chociaż połączone z uśmiechem, brzmiało to już jak rozkaz.

— Tak jest, admirale — odrzekł służbiście Fisanowicz, ustępując miejsce przy peryskopie. Po chwili już smacznie spał w swojej kabinie. Zmęczenie wzięło górę nad żądzą walki.

Noc minęła bez większych wypadków. Kołyszkin czuwał na posterunku dowódcy okrętu aż do brzasku. Nie lubił on z zasady ograniczać samodzielności młodych, niedoświadczonych dowódców, nie chciał urażać ich ambicji przez wtrącanie się w sprawy dowodzenia okrętem. Tylko w wypadkach, gdy sytuacja tego wymagała, udzielał rad i wskazówek, pozostawiając jednak młodemu dowódcy swobodę w powzięciu decyzji. Toteż gdy o świcie Fisanowicz stawił się na posterunek dowódcy, Kołyszkin pozostawił mu na resztę dnia całkowitą swobodę. Młody oficer nie dał jednak spokoju swemu „opiekunowi".

Chodziło o rzecz bardzo ryzykowną. Fisanowicz obawiał się, że jego pierwszy wypad bojowy nie da żadnego wyniku, gdyż na horyzoncie już od półtorej doby nie pokazał się żaden statek niemiecki. Umysł młodego oficera pracował gorączkowo nad sposobem zaspokojenia swych ambicyj. Doszedł w końcu do wniosku, że trzeba wedrzeć się głębiej na wody nieprzyjacielskie, a najlepiej by było „wpakować się z okrętem do nieprzyjacielskiego fiordu". W jednym z takich fiordów norweskich, według uprzednio otrzymanych meldunków znajdował się konwój statków, który, jak na złość, nie chciał wyjść na morze! Fisanowicz postanowił zaryzykować zaatakowanie konwoju we fiordzie. Było tylko jedno ale: „czy Kołyszkin zgodzi się na taki szaleńczy plan?

Przez cały dzień Fisanowicz nie dał Kołyszkinowi spokoju, chcąc za wszelką cenę uzyskać zgodę na ten ryzykowny wypad. Kontradmirał starał się uspokoić młodego oficera i odwieść od tego zamysłu.

— Nie trzeba się gorączkować. Poczekamy, zapoznamy się lepiej z sytuacją, a na decyzję będzie jeszcze czas — tłumaczył Fisanowiczowi, dodając z uśmiechem: „Zapominacie chyba, że nie wybieramy się do cioci na placki".

Kołyszkin wyczuwał jednak te wszystkie motywy, kierujące młodym oficerem i wyraźnie zaczął ustępować ze swego stanowiska. Widział to Fisanowicz i postanowił przypuścić ostateczny atak na swego opiekuna, używając jego własnej broni. Pod wieczór znów zaczął nastawać na pozwolenie wejścia do fiordu, wytaczając coraz nowe argumenty aż wreszcie użył najmocniejszego: „Sami, admirale, tyle razy nam powtarzaliście świetną maksymę admirała Makarowa, który mówił: jeśli spotkacie słabszego przeciwnika — napadajcie, jeśli równego sobie — napadajcie, jeśli silniejszego — także napadajcie". Na takie dictum acerbum nie pozostawało Kołyszkinowi nic innego, jak wyrazić w końcu zgodę na wypad do fiordu.

I oto okręt podwodny zbliża się do nieprzyjacielskiego fiordu. Jest wieczór. Skaliste brzegi fiordu rysują się ostro w okularze peryskopu. Okręt idzie na małym zanurzeniu, zmieniając co chwila kurs i szybkość. W pomieszczeniach panuje absolutna cisza, przerywana jedynie tykaniem chronometrów i szmerami licznych aparatów.

Wielka gra została rozpoczęta.

Fisanowicz objął całkowitą komendę nad okrętem, obserwując przez peryskop wejście do fiordu. Obok niego stanął Kołyszkin. Bez słowa wpatrywał się w napięte muskuły twarzy Fisanowicza, przyciśniętej do okulara. Jeszcze kilka chwil i okręt podwodny wsunął się niepostrzeżenie do fiordu. Na szczęście, w pobliżu nie znajdował się żaden kuter strażniczy. W każdej chwili mógł się jednak zjawić. Groza wykrycia wisiała nad samotnym okrętem podwodnym. W dodatku, w miarę posuwania się w głąb wąskiego fiordu, coraz bardziej malała zdolność manewrowa okrętu. Liczne załamania fiordu zmniejszały w dużym stopniu zakres widoczności. Można jednak było chwilami dostrzec, że ten fiord ciągnie się na kilkadziesiąt kilometrów w głąb lądu. Na jego stokach ustawione były zamaskowane baterie niemieckie, a gdzieś pod wodą znajdowały się pola minowe i zagrody. Posuwanie się w tych warunkach było wprost szaleństwem.

Wszyscy zdawali sobie z tego sprawę. Fisanowicz nie odrywał oczu od peryskopu. Na nim ciążyła teraz cała odpowiedzialność za losy okrętu i załogi, a nawet więcej, bo za powodzenie całej wyprawy. Kołyszkin stał tuż przy nim, wpatrując się we wskazówki sondy ultradźwiękowej. W pewnej chwili nieruchoma dotychczas wskazówka drgnęła i poszła do dołu. Oznaczało to, że okręt opuścił się niżej i że wysokość peryskopowa uległa naruszeniu, wskutek czego na chwilę okręt stracił widoczność. A taka jedna chwila może drogo kosztować. Kołyszkin ostro krzyknął na bosmana ze sterów: „Eh, cóż wy nie umiecie trzymać się na nakazanej głębokości?!" — I już łagodniej dorzucił swój nieodłączny dowcip: „Wy przecież nie u cioci na plackach".

Skarcony i zawstydzony bosman błyskawicznie wyrównał głębokość okrętu. W tej samej chwili rozległ się nieomal radosny okrzyk Fisanowicza, wpatrzonego w peryskop: „Widzę nieprzyjacielski kuter! Idzie w głąb fiordu". Kołyszkin momentalnie ożywił się. Olbrzymie doświadczenie i wyczucie podwodnika od razu podsunęło mu śmiały pomysł. Z miejsca poradził Fisanowiczowi: „Weź kurs na jego kilwater, on ciebie zaprowadzi bezpiecznie w głąb fiordu". Powiedział to w taki sposób, że młody oficer bezwiednie uśmiechnął się. Nastrój od razu polepszył się. Fisanowicz nakierował swój okręt na nieprzyjacielski kuter i na pełnej szybkości podążył w ślad za nim.

— Co to za kuter? — spytał Kołyszkin.

— Na rufie ma działko, a na grot-maszcie banderę. Szukał biedak nas, a ot my jego znaleźliśmy. Nawet nie przeczuwa, kogo ma za rufą — wesoło odpowiedział Fis.

Kuter szedł zygzakiem i najwidoczniej w poszukiwaniu wroga „przeczesywał" fiord.

Utraciwszy widoczność na skutek ściągnięcia peryskopu, okręt był teraz zdany całkowicie na „azdyk"-aparat chwytający dźwięki śrub, rozchodzące się pod wodą. Turkot pracujących śrub to rósł to znów słabł, aż w pewnej chwili wzmógł się do tego stopnia, że dyżurujący przy aparacie bosman powiedział „bije w uszy". Oznaczało to, że kuter patrolujący fiord, znalazł się tuż nad zanurzonym okrętem podwodnym. Na szczęście, nie zdołał wykryć radzieckiego okrętu. Szum w aparacie akustycznym coraz bardziej cichł, aż przeszedł w lekki, daleki szmer. Fisanowicz zdecydował się na podniesienie peryskopu.

— Kuter oddalił się — oznajmił, po krótkiej chwili wpatrywania się w okular. Uśmiechnął się swobodnie i z powrotem opuścił peryskop. Niebezpieczeństwo ze strony kutrów, co prawda, minęło na pewien czas, ale mały radziecki okręt podwodny wchodził już na redę skrytego we fiordzie, nieprzyjacielskiego portu. Kilka ostrożnych manewrów i okręt znalazł się w awanporcie.

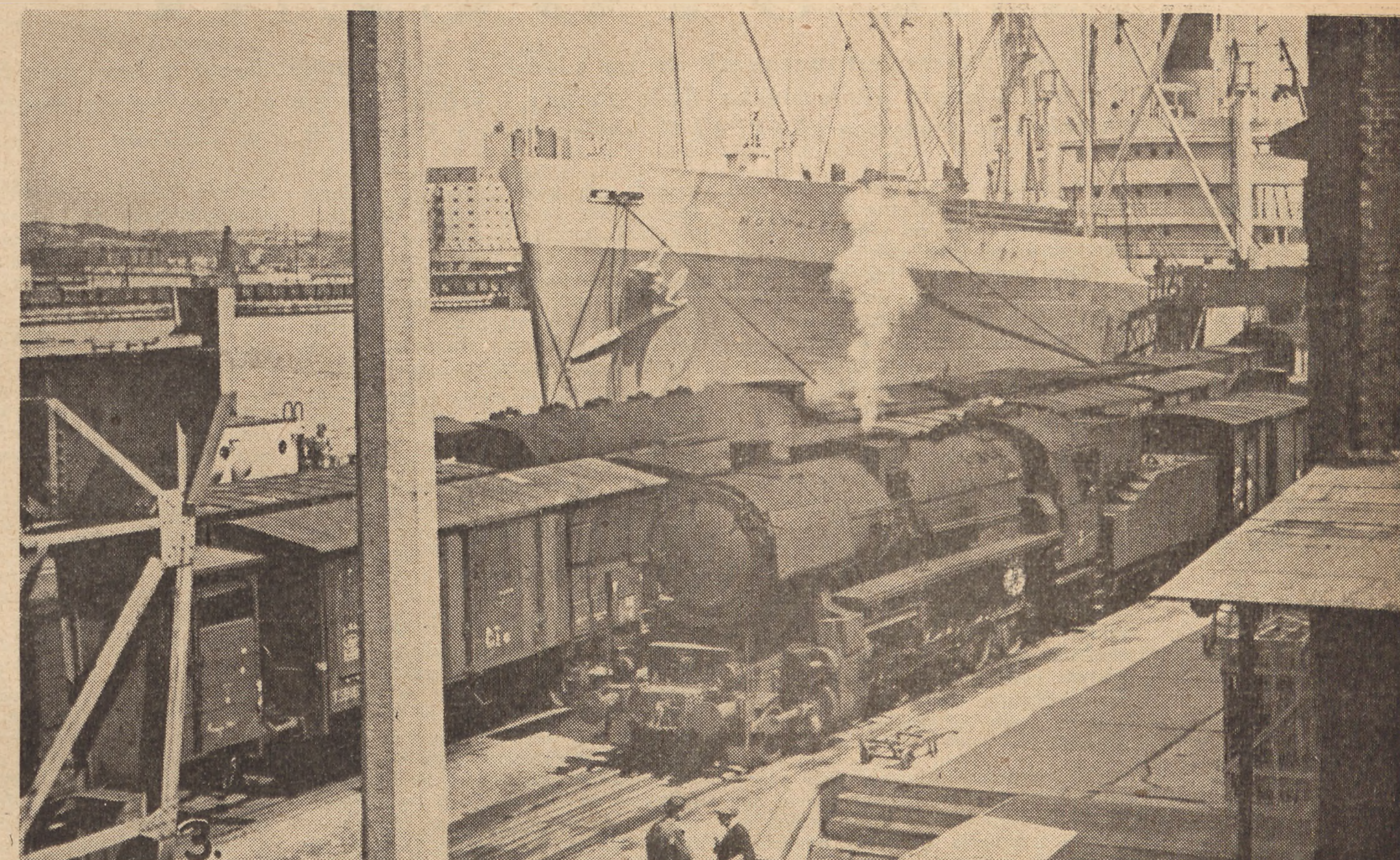
Chwila ataku zbliżała się.

Fisanowicz odważył się na powtórne podniesienie peryskopu. Obserwował przez chwilę z napiętą uwagą port. Widać było jak na

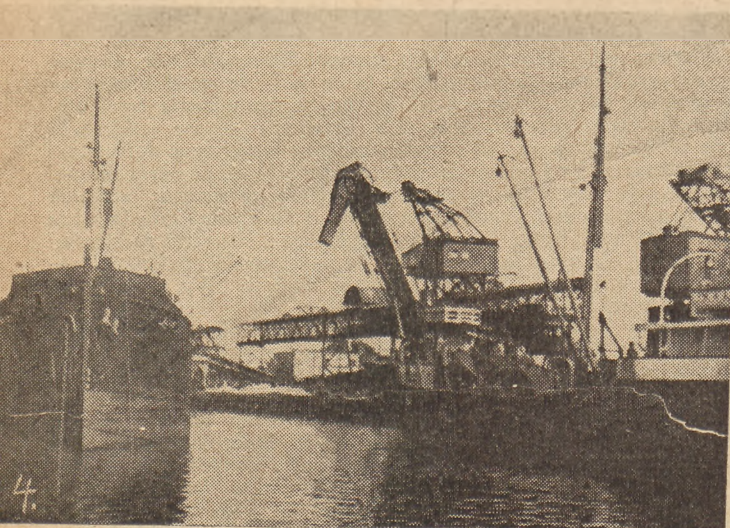
(Dokończ. na str. 23-ej)

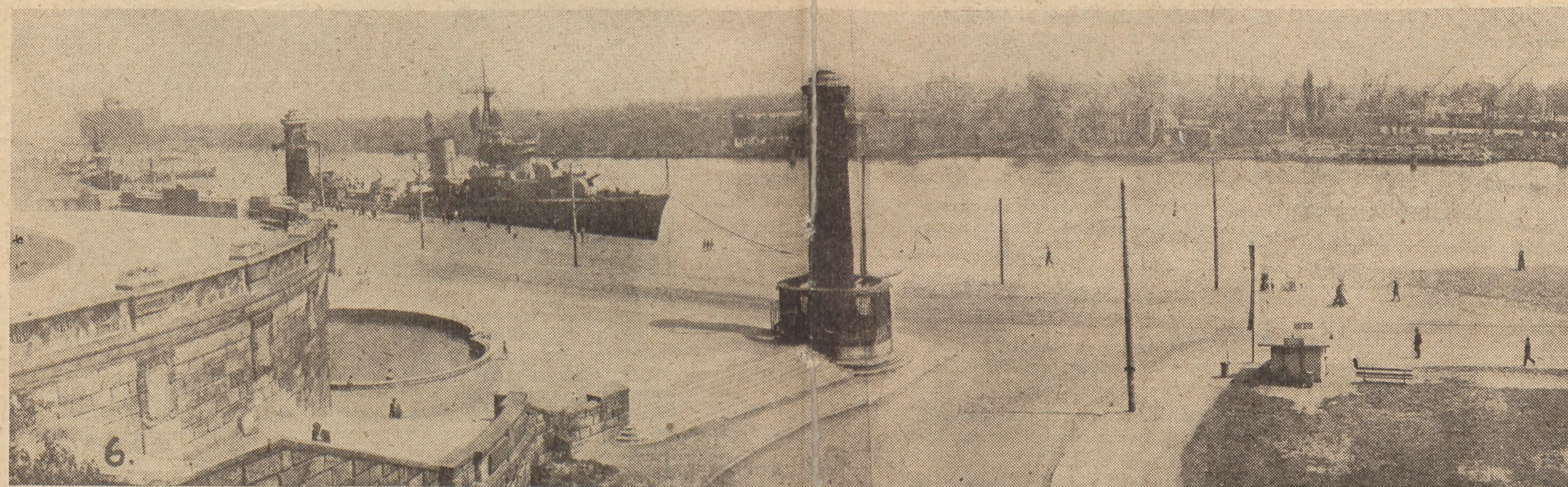


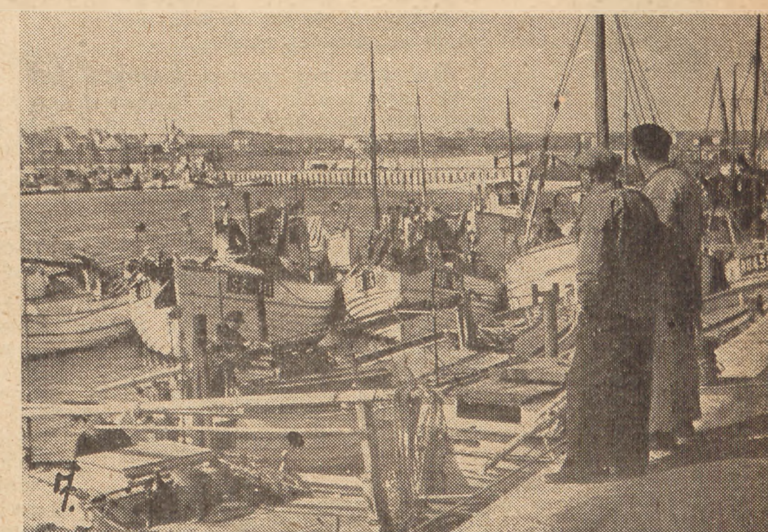




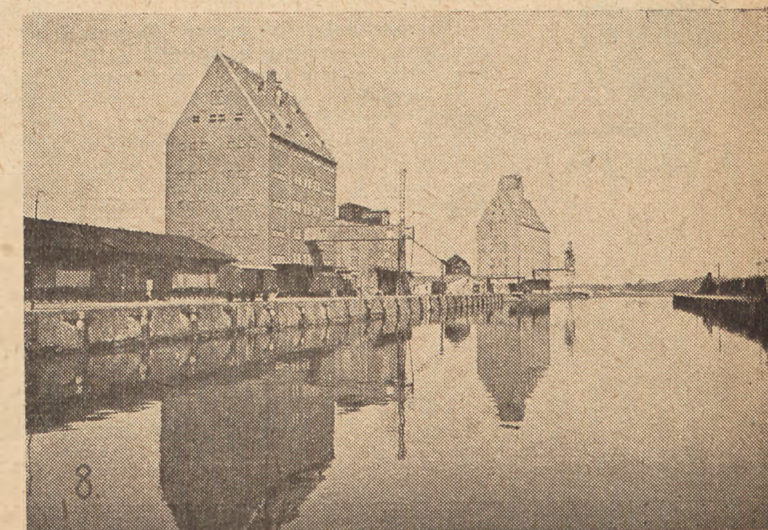
PORTY POLSKIE











Objaśnienie zdjęć:

1. **USTKA.** Rozwijający się z każdym dniem port przemysłowo-handlowy i rybacki.
2. **ELBLĄG.** Wielki dźwig w stoczni, pracujący w tym poważnym porcie rzeczno-morskim.
3. **GDYNIA.** Duma naszego kraju. Port, który bije rekordy w przeładunkach na Bałtyku.
4. **GDAŃSK.** Wraz z Gdynią stanowi wielki zespół portowy i główną arterię naszego handlu morskiego.
5. **KOŁOBRZEG.** Port, który w parę miesięcy po otwarciu, wybija się już na jedno z czołowych miejsc.
6. **SZCZECIN.** Panorama portu, który ma przed sobą wspaniałe perspektywy rozwojowe, jako port tranzytowy.
7. **WŁADYSŁAWOWO.** Nowoczesny port rybacki u nasady półw. Hel. Tu zawijają flotylle rybackie duńskie i szwedzkie.
8. **DARŁOWO.** Fragment portu przemysł.-handlowego i rybackiego w ujściu rzeki Wieprz.

FOT.: W.A.F., UKLEJEWSKI, K. KOMOROWSKI.

NA STOCZNI

Poniższa nowela, której autorem jest pracownik stoczni gdańskiej, została nagrodzona w konkursie literackim, zorganizowanym przez Gdańską Wojewódzką Radę Kultury i Sztuki. Nowela oparta jest na motywie pracy przy przebudowie polskiego tankowca „KARPATY". dokonanej na Stoczni Nr. 1 w Gdańsku.







W tanku-cysternie jest duszno jak na równiku, gdy żelazna ściana statku nagrzeje się od słońca. Odór ropy parującej gwałtownie wżera się w płuca, wyciska pot na czoło i robi z człowieka bezduszną istotę, łaknącą jedynie świeżego powietrza... A dołem — ściany, rury, zawory i wiązania, pokryte są grubym kożuchem gęstej mazi, co cuchnie i ślizga się pod stopami, grożąc nieostrożnemu upadkiem wprost w czarne bajoro...

Kto nie widział tanku na statku-cysternie, ten nie jest w stanie wyobrazić sobie pracy robotnika stoczniowego... Pomijając zaduch, brud i ślizgawicę — łomot młotów pneumatycznych nitujących żelazne blachy statku, może doprowadzić nieprzyzwyczajonego do szału! Każdy stukot, zgrzyt, czy warkot rozlegający się z pokładu nabiera stokrotnego echa w pustym, ciemnym rezerwuarze i huczy długo, obijając się o żelazne blachy, niczym echo w skalistym, górskim wąwozie...

W pierwszych dniach swej pracy zatykałem uszy watą i zaciskałem zęby aż do bólu, a wychodząc na pokład dla zaczerpnięcia świeżego powietrza miałem wrażenie, że wydobyłem się z wnętrza olbrzymiego dzwonu bijącego nieprzerwanie... Lecz z czasem przyzwyczaiłem się, tym bardziej, że roboty kotlarzy i spawaczy przesunęły się na drugą połowę tankowca a miejsca ich zajęli spokojni malarze...

Pracowało nas czterech i tworzyliśmy jedną z kilku grup operujących wyłącznie na tankach. Przewodził nam Kosiba, ślusarz - armaturzysta wykwalifikowany, rodem z Krakowa, zawsze poważny i pracowity. Drugim był Gaduła, — tak go zwaliśmy z uwagi na wspaniały dar wymowy i zapas opowieści, którymi umilał nam pracę w tak obskurnym miejscu. A opowiadał prawdę. — Jako marynarz, włóczęga i żołnierz zwiedził prawie wszystkie kontynenty świata, poznał kupę języków i — jak to mówią — jadł chleb z niejednego pieca... Trzecim z kolei był Daniło, młody Poleszuk z rozmarzonymi oczyma, a czwartym — ja...

Statek świeżo uzyskany z reparacji wojennych wymagał gruntownego remontu, sprawdzenia bodaj najmniejszej śrubki, zdemontowania każdego zaworu, każdej rury, gdyż wszędzie kryły się usterki — w sumie czyniące tankowiec nie do użytku.

Do nas należały zawory. Oczyszczaliśmy je najpierw z ropnego szlamu, oddzielaliśmy przewód od kaptura i rozkręcaliśmy zamulone śruby. Następnie wypadało głowicę zaworu ostrożnie wyjąć łącznie z grzybkiem (niektóre ważyły po kilkanaście kg, np. suwaki). oczyścić dokładnie i obojętnie na stan, docierać póty, póki gniazdo nie wyda lśniącego, złotego połysku bez żadnej skazy... Szlifowanie takie trwało po kilka, a nieraz i kilkanaście godzin. Żeby nie upał i duchota panujące w tanku, robota nasza nie należałaby do uciążliwych. Unikając nadmiernego pocenia się pracowaliśmy półnago, skazując się na godzinne szorowanie po „fajrańcie".

W podobnym stanie będąc obserwowałem tatuowane ciało Gaduły, gdzie słońca, gwiazdy, kotwice, tudzież węże, ptaki i twarze kobiece tworzyły egzotyczną wystawę osobliwości... Nie brakło tam i blizn, świadczących o szumnym żywocie eks-marynarza, włóczęgi. Gadula nie omieszkał wyjaśnić nam miejsca i przyczyny ich powstania...

— Ta na karku cięta nożem — to pamiątka po chińskim kulisie — mówił, wskazując niedbale, zakrzywioną bliznę pod uchem. Było to podczas słynnego strajku w Hong-Kong, na szczęście ciął dość płytko, a ja zdążyłem zasłonić się drągiem palankinu i to mnie ocaliło. Żałuję, że uniosłem się wtenczas za dużo, ale cóż... po pijanemu trudno się pohamować. A tutaj — ta zdarta, jak tarką skóra, to ślady po zębach rekina w zatoce pereł na jednej z wysp Salomona. Że żyję, to tylko zawdzięczam gustowi żarłoka, który wolał brązowe ciało kanaka, niż moje kości.

— A perły? — spytał zaciekawiony Daniło.

— Perły? — zaśmiał się Gaduła, ech, bracie, tylko w książce poławia się je setkami, a co do mnie to o ile takowe były, to dawno zginęły. Wódka, kobiety...

Nieraz, gdy upał dokuczał nam niemiłosiernie i brudny pot spływał po twarzy, Gaduła rzucał robotę i wzdychał:

— Ej, koledzy... Ta duszność, co zamienia człowieka na szmatę, przypomina mi jak żywo tropikalne dżungle Afryki... Mrok, parno, jak w łaźni i pozorna cisza białych godzin, a wokół przytępiony nieco stęchły zapach gnijącego dołem poszycia. Zapach ten znika pod wieczór ustępując oszałamiającej woni wanilii wplątanej w pnącze lian, włochatych begonii lub pstrych jak motyle storczyków. Gdy wzrok twój zdoła przebić się przez zielony gąszcz, ujrzysz setki ptaków przelatujących nad wierzchołkami palm. Będą tam różne gatunki papug o tęczowym upierzeniu, jaskrawe tukany o cichym, falistym locie, żółtoczarne ramizy lub stadka cudownych bengalis. Lecz nie gap się! Żarłoczne mrówki „siafu" mogą pociąć ci skórę do krwi, podobnie jak niezliczone chmury moskitów. A w mrokach buszu czyha groźny lampart lub krwiożercza pantera o płaskim, wężowym łbie... A noce? Boże! Chyba nie masz cudowniejszych nocy, niż na afrykańskim wybrzeżu, kiedy Krzyż Południa iskrzy się nad głową, a księżyc próżno usiłuje cię dojrzeć w cieniu mangrail... I morze szumi sennie na piaszczystej, dzikiej plaży...

— Tęsknisz? — pytałem go w takiej chwili.

— Tęsknię! Dusza włóczęgi jest wiecznie nienasycona, wiecznie pragnie nowych widoków, nowych przygód, choć tyle ich zaznałem przed wojną i w wojnie...

— Walczyłeś?

Skrzywił się ironicznie.

— Czy myślisz, że taki człowiek jak ja jest już poza nawiasem? — Miałem być wyrzutkiem lub obojętnym kosmopolitą? — O nie!

Pamiętam, a było to w Kairze w 1940 roku, jak ujrzałem naszych chłopców. O wojnie słyszałem już przedtem, lecz mało to mnie interesowało — pijaństwo, włóczęga zagłusza sumienie, a czas zaciera wszystko co drogie było i bliskie... Aż tu nagle nasi młodzi, pełni zapału... (pijany byłem w barze), wchodzą, mundury niby inne, ale te orły, ta mowa...

W oczach mi wtedy stanęła Ojczyzna, taka, jaką znałem w maleńkości. Zamajaczyła mi się wioska rodzinna, słomiane strzechy, krzyż na rozstaju. Coś, jakby echo zapomnianej melodii zadrgało w sercu... Wybiegłem z knajpy, jak szalony... Gdzieś w zaułku odludnym wypłakałem się jak bóbr, wyżaliłem się do gwiazd, a nazajutrz trzeźwy już szukałem biura werbunkowego... I przez cztery lata walczyłem. Czy to na piaskach Tobruku, czy na falach mórz, wszędzie śniła mi się moja Ojczyzna tyle lat przeze mnie niewdzięcznie zapomniana. A gdy pierwszy raz po wojnie okręt wiozący mnie z Anglii wpłynął na sine fale Bałtyku, to samo wzruszenie opanowało mą duszę, jak wtenczas w Kairze. Byłem już w domu...

— A teraz znów marzysz o wyrwaniu się w świat? — zauważył Kosiba.

— Czy marzę? Pewnie! Ale — chyba już pozostanę, mam zresztą dziewczynę, myślę się żenić i podoba mi się tutaj..

— Tych żeniaczek chyba miałeś dużo w życiu — zaśmiał się Daniło.

— Żenić się nie żeniłem, ale narzeczone już miałem — odparł poważnie — pamiętam raz we Frisco...

I rozpoczynał Gaduła jedną ze swych opowieści naszpikowanych humorem i przygodami, a my docierając zawory słuchaliśmy jej całą duszą. Jedną z nich zapamiętałem dobrze. Było to w czasie przesuwania statku



z doku na boczny kanał, gdy z braku chwilowej roboty staliśmy obserwując pracę holowników. Rozmawialiśmy właśnie na temat kapitana, który ukazał się na swym mostku. Gaduła ledwo spojrzał bliżej w jego twarz, krzyknął:

— Jakiż on podobny do naszego Toma! Do starego Toma, mego byłego kapitana — objaśnił — ta sama twarz, postawa, ruchy, jeno włosy białe, jak mleko... O! To był prawdziwy kapitan, a przy tym kochany chłop...

— W 43 roku przeszedłem z lądu na morze... Potrzebowano na gwałt marynarzy na konwoje. Mnie przydzielono na tankowiec, podobny do tego, który remontujemy, a dowódcą jego był właśnie Tom, tak go zwaliśmy w skrócie. Załoga, choć mieszana narodowościowo, była karna i zdyscyplinowana, a przywiązana do „starego" nie mniej niż on do nas. Na służbie rygorysta „piła" i pedant, ale na lądzie chłop-dusza. Co tu dużo gadać, bawił się z nami i walczył na równi, a gdy go zabrakło wiara ryczała jak po rodzonym ojcu. Pamiętam tę chwilę...

Płynęliśmy wtedy na Maltę konwojowani przez tuzin niszczycieli i lotniskowiec. Już pierwszego dnia wyszperał nas włoski wywiadowca, drugiego dnia rankiem przyszła pierwsza fala bombowców... Wybuchy rzucały całe fontanny wody na pokład, odłamki trzaskały jak groch, lecz jeszcze nie sądzone nam było zginąć... Dopiero wieczorem... Setki samolotów pokryły niebo, od pocisków pękających zrobiło się widno jak w południe, a huk przewyższył wszystkie mi znane wybuchy przed i po tym nalocie... Jedynie po wstrząsie poznałem, że nasz tankowiec dostał. Z maszynowni zrobiła się kupa dymiącego pogorzeliska pełna strzaskanych blach, pogiętych rur, stopionego żużla... Lecz jeszcze statek żył, jeszcze działka i karabiny maszynowe biły, a żyjący gasili a raczej usiłowali to robić. Wtem jeden z zestrzelonych bombowców runął na przedni pokład wprost w tanki... Eksplozja, która targnęła okrętem, zmiotła nadbudówki, maszty i pomost, jak wiatr zmiata liście jesienne z drogi, płomień buchnął pod niebo i poczęliśmy tonąć...

Wyswobodziłem się z lin, które oplątały mnie w czas wybuchu i szczęśliwy że żyję, zamierzyłem wskoczyć do morza, gdy wtem dojrzałem naszego dowódcę... Stał a raczej słaniał się oparty o resztę płonącej kapitanówki, a na twarzy jego malował się stanowczy spokój...

Schwyciłem go wpół, cudem pod ręką odnalazłem koło ratunkowe, którym zamierzałem go opasać, lecz wzbronił... „Ratuj się sam, ratuj kolegów, ja zostanę".

— Ależ...

— Żadne ale! Ja, kapitan, cóż wart jestem bez statku? a ty... prędzej uciekaj!

I został! Próżne były błagania, odgrodzony murem ognia, skoczyłem w morze, a płynąc długo, widziałem na płonącym tankowcu postać starego Toma. Stał na tle pożaru, oparty o resztki swego pomostu, głuchy na życie, głuchy i na śmierć zbliżającą się ku niemu. Może przeżywał w tej chwili wszystkie dni od początku trzydziestoletniej służby swej na tym statku, może oczyma duszy dojrzał hen, w dali, dom i rodzinę w mglistej Anglii, żonę i dzieci, które porzucił dla tego, co najwięcej ukochał: dla morza?...

Tak, to był prawdziwy kapitan.

Te i podobne opowieści skończyły się nam rychło. Daniło wprawdzie pozostał przy Gadule, ale mnie i Kosibę przerzucono na inny statek w drugim końcu stoczni. Odwiedzaliśmy się wzajemnie w czasie obiadów, ale częściej czyniliśmy to obaj z Kosibą, tym bardziej, że ciekawił nas postęp robót na tankowcu. Z brudnego, bodaj na oko, nie nadającego się do naprawy „pudła" przekształcił się w stosunkowo krótkim czasie w ładnie prezentujący się statek. A gdy malarze przesunęli się z pokładu na pomosty każdy dzień czynił cuda. Gaduła, który zdążył zaznajomić się z załogą, oprowadzał nas teraz po dotychczas nieznanym wnętrzu, gdzie każda rzecz wzbudzała nowy podziw.

— Czysto i elegancko, jak powinno być, tylko płynąć — wzdychał Gaduła.

— Przecież należysz do związku, możesz zadekować się?

— Ba, obawiam się starego nałogu. Zresztą... żenię się.

Za to Daniło rozmarzony opowieściami i widokiem statku, nagle powziął zamiar wstąpienia do szkoły morskiej, a nawet złożył odpowiednie podanie.

— Ma rację chłopak — oświadczył Gaduła — przynajmniej będzie z niego człowiek, tylko — aby nie puścił się na „kundę"...

Z pewną dozą zaciekawienia i dumy oczekiwaliśmy chwili wyruszenia naszego tankowca w świat..

Roboty remontowe dobiegały końca, robotników przerzucono na inne statki, jedynie Gadułę trzymano jeszcze przy armaturze, na której znał się znakomicie.

Pewnego dnia zaryczała syrena. Obaj z Kosibą podnieśliśmy głowy znacząco, a Daniło krzyknął: — To na naszym statku!

A więc już robiono próbę motorów? — W obiad udaliśmy się na tankowiec, niestety nie wpuszczono nas na pokład z uwagi na zakładaną dezynfekcję w lukach i kajutach. A Gaduły nie było widać...

— Wczoraj widziałem go trochę na „gazie" — przypomniał sobie Daniło.

— Kogo? Gadułę? — Kosiba pokręcił głową. — Przecież mówił, że nie pije obecnie i nigdy go pijącego nie widziałem.

— Ależ tak! Wczoraj w Nowym Porcie wychodził z baru razem z tym rudym bosmanem z tankowca, słyszałem, że podobno posprzeczał się ze swoją narzeczoną!

Bądź co bądź nie było go na stoczni, a następnych dni też go nie widzieliśmy.

Aż wreszcie przyszedł w dzień odjazdu. Gaduła nie miał na sobie kombinezonu, ubrany był w wypłowiały marynarski mundur, ten sam, w którym przybył do stoczni, a twarz miał jakąś obrzękłą i dziwną.

— Cóż, nie pracujesz? — spytałem go.

— A nie! — odparł krótko i pokręciwszy się nieco po warsztacie wyszedł!

— Pewno go ta dziewczyna rzuciła, podobnie jak i tamta z Frisco — zauważył Kosiba.



— Albo on ją — odparłem niechętnie, bo nie przypuszczałem wcale, by taki zahartowany mężczyzna jak Gaduła poddawał się łatwo nieszczęściu.

Około obiadu syrena z tankowca odezwała się przeciągłym, potrójnym rykiem. Wyszliśmy nad kanał. Zza zakrętu wynurzały się dwa holowniki, ciągnąc potężne cielsko siwo-białego tankowca. Słońce grało jaskrawo na linach i antenach masztów, huczały zwycięsko motory, a z tyłu leniwie, ale ciągle biła mętne wody kanału śruba - kolos. Na pokładzie panował ruch, niektórzy żegnali się jeszcze kiwaniem dłoni z bliskimi stojącymi na brzegu, niektórzy, jakby zahipnotyzowani ruchem okrętu, stali nieruchomo, patrząc na spieniony warkocz wody, sunący za rufą, ale większa część marynarzy zwijała cumy, umacniała pomost, zamykała włazy. A ponad statkiem pióropusz dymu zwijał się w kłęby, podobnie jak i biało-czerwona flaga trzepocąca na wietrze.

— To nasza praca — odezwał się głośno Kosiba — patrzcie jak pewnie pruje wody kanału, już i holowniki go porzuciły, da radę sam. Ha! Niech płynie w świat i niech świadczy tym, co wątpią o naszych siłach. Niech widzą, że Polak, nie tylko walczył, ale że i buduje.



— Patrzcie! Patrzcie! Tam, na rufie Gaduła! — krzyknął nagle Daniło.

Statek właśnie mijał nas. Tak, nie mylił się Daniło. Wśród tych, co żegnali, stał nasz włóczęga, eks-marynarz i patrzył na kanał. Było jednak w tym bezruchu coś tragicznego, coś jakby rezygnacja, jak żal...

— Gaduła! — krzyknęliśmy obaj z Kosibą, lecz czy udawał czy rzeczywiście nie dosłyszał, dość, że nie poruszył się wcale.

— Pojechał — szepnął Daniło i po chwili dodał — i ja za rok pojadę, zobaczycie.

— Tak, pojechał — powtórzył w zamyśleniu Kosiba. — Cóż! „Kunda". Nic dziwnego!

— A może nie „kunda", nie włóczęga, tylko zew morza po prostu go pociągnął? Morze wołające każdego marynarza do swej służby?

I to możliwe — pomyślałem a obracając się ku kolegom spytałem:

— A my?

Kosiba spojrzał na Danilę.

— I ty też pojedziesz niedługo?

— O, tak!

— Cóż, jedź! My będziemy budować w stoczni okręty dla takich jak wy. Duże okręty, przyszłą potężną flotę nowej Polski.



M. WIŚNIAROWSKI.



Szczecin na gorąco

Z bliska i z daleka - „Oho" - Pływająca rodzinka - Młodość Szczecina - Komary

Kiedy por. Bilewiczowi, st. oficerowi Kapitanatu Portu w Szczecinie postawiłem pytanie, jak mu się układa życie i jakie braki uważa za najbardziej dokuczliwe, odpowiedział mi, że najbardziej daje się odczuć brak... morza.

Byłem początkowo zaskoczony tego rodzaju odpowiedzią, ale wkrótce przekonałem się, że tak jest istotnie. Do morza bowiem jest dość daleko, bo ponad 60 km, a sam port szczeciński rozciąga się w malowniczej dolinie przekrojonej wstęgami licznych kanałów, nad którymi sterczą kościste szkielety potężnych dźwigów. Kiedy z wysokości Wałów Chrobrego rzuci się okiem usiłując ogarnąć całą panoramę, widzi się życie pulsujące niemal w każdym zakątku tego rozległego terenu. Wzdłuż kanałów prują wodę śmigłe motorówki, skrzypią ramiona dźwigów, przy nabrzeżu powstaje nowa bocznica kolejowa prowadząca do olbrzymiej chłodni. Nieco dalej trwają jeszcze ostatnie prace przy budowie mostu przez Odrę, którego otwarcie nastąpi lada dzień. Wzdłuż stromej ulicy prowadzącej do mostu układane są w szybkim tempie szyny tramwajowe dla przyszłej linii komunikacyjnej, która połączy miasto z dzielnicą portową, a jeszcze dalej rozlega się metaliczny dźwięk kilofów, łomów i łopat, którymi młodzież ze „Służby Polsce", uprząta gruz i buduje nową nawierzchnię.

Nieco później zapoznamy się z nią bliżej — na razie w programie mamy port. Siadamy więc w motorówkę i odpływamy w kierunku Huty Stołczyn...



Przodownik pracy Śliwowski w rozmowie z kier. działu mech. warsztatów Szczec. Urzędu Morsk. Jagiełowiczem.

* * *

„W tym roku zapowiada się nowy rekord" - przypomniały mi się słowa por. Bilewicza z naszej porannej rozmowy, gdy płynąc kanałem obserwowałem prace w porcie. „W 46 roku przyjęliśmy zaledwie 214 statków, w rok później było ich już 1181, a pierwszy kwartał bieżącego roku zapisał się piękną cyfrą 500 statków. A wie pan co było na 1-go Maja? Pracownicy warsztatów remontowych SUM (Szczeciński Urząd Morski) dokonali niebywałego rekordu: w ciągu 40 dni od chwili wydobycia z wody, wyremontowali całkowicie dwa holowniki — „Zbyszek" i „Edek" oraz motorówkę — „Zosia". Tabor ten wartości kilkudziesięciu milionów złotych został złożony Państwu jako Dar Pierwszomajowy. Ładnie, co?..."

Na brak motorówek i mniejszych jednostek port szczeciński, zdaje się, nie może narzekać. Wyremontowane, odnowione i odmalowane stoją przy nabrzeżu: „Osa", „Posejdon", „Lampart", „Zbyszek", „Edek", „Jolanta", „Aldona", „Tadek", „Florian", jest nawet ciemny „Jaś" i blondynka „Małgosia". Cała ta liczna „rodzinka" jeszcze do niedawna spoczywała na dnie kanałów, a dziś wydobyta i wypoczęta przystąpiła do pracy, oddając cenne usługi administracji portu i żegludze przybrzeżnej. Niemcy, usiłując uniemożliwić korzystanie z taboru, celowo topili poszczególne jednostki wykrywane obecnie przez ekipy naszych nurków.

W wielu kanałach kołyszą się na powierzchni zielone pławy, wskazujące miejsca zatopionych wraków.

Uwagę moją zwraca fakt, że poszczególne motorówki lub też holowniki noszą takie nazwy jak „Józef", „Edek", „Tadek", toteż kiedy na chwilę wylądowaliśmy przy warsztatach SUM zapytałem o to jednego z robotników.

— Ano cóż, wiadomo — zdziwił się wyraźnie mojej nieświadomości — toż to są imiona przodowników pracy...

— A dużo macie takich?

— Oho!..

— Nie mogę narzekać — wyjaśniał mi tajemnicze „oho" w pięć minut potem kierownik działu mechanicznego p. Jagiełłowicz — chętnych i pracowitych mamy wielu, a najlepszych spośród nich wynagradzamy m. in. i tym, że ich imionami chrzcimy odbudowane przez nas jednostki. „Zbyszek" (Jastrzębski), „Edek" (Śliwowski), „Tadek" (Chełstowski), „Feliks" (Kaczmarek), „Józek" (Jankowski) no i inni. Ale czy pan wie co było na 1-go Maja?..

Przykro mi było, że nie mogłem udać zaskoczonego, gdyż o Darze Pierwszomajowym słyszałem właśnie przed chwilą, tym niemniej wysłuchałem całego opowiadania do końca, a przy okazji zwiedziłem całe warsztaty SUM, o tyle interesujące, że według zapewnień mego przewodnika „wszystko to zaczęło się właściwie od chaosu"...

* * *

Kierując się za niezwykle smakowitym zapachem kulinarnych specjałów zbłądziliśmy do czeskiej barki, stojącej przy jednym z nabrzeży. Zeszliśmy po schodkach do niedużego pomieszczenia na dziobie, gdzie czterech mężczyzn spożywało w spokoju ducha smaczny obiad, a młoda kobieta krzątała się koło płyty uspokajając pięcioletniego malca.

Będę mówił po polsku — postanowiłem od razu licząc na to, że siedzący Czesi i tak z pewnością mnie zrozumieją.

— Dzień dobry — bąknąłem przy wejściu, namyślając się jednocześnie, czy aby dobrze zaczynam.

— Dzień dobry — odpowiedzieli mi najzupełniej dobrą polszczyzną.

— Jak się panom powodzi?

— Dziękujemy, na razie odpoczywamy. Czekamy na naprawę uszkodzenia, załadunek i potem płyniemy do Koźla...

Ta zupełnie dobra polszczyzna, bez jakichkolwiek obcych naleciałości, a nawet i akcentu, przyznam się, wytrąciła mnie z równowagi i dlatego też natychmiast postanowiłem rozwiać jakiekolwiek wątpliwości.

— Panowie są jakiej narodowości?

— Jakto jakiej? — Polacy...

Wątpliwości zostały rozwiązane, a tajemnica wyjaśniona. Jak się bowiem okazało, Czeska Żegluga angażuje polskie załogi i jedynie na holowniku „Benesz" pływają Czesi, ale i tam lwią część stanowią Polacy, którzy bardzo chwalą sobie warunki swej służby.

— Czego, czego, ale wygody to nie brak — mówią mi, oprowadzając po swych „apartamentach" na barce. Eleganckо urządzone pokoiki, szafki, stół, krzesła, radioodbiornik, kompletnie wyposażona jadalnia, schludna czyściutka kuchnia — to wszystko na dziobie. Na rufie znajdują się pomieszczenia dla bosmanów i marynarza. Wygodne koje, niezbędny praktyczny sprzęt, czystość i porządek.

— Proszę spojrzeć tutaj...

W ciemnej wnęce widnieje duży blaszany bak.

— To jest zbiornik na wodę o pojemności 1000 litrów. A takich zbiorników mamy na barce trzy! Ten kto pływa, ten wie co to znaczy zapas wody...

Wśród załogi znajdują się małżonkowie Gelnikowie, którzy zawód „barkowy" odziedziczyli po swych ojcach. Małżeństwo to pływa wraz z pięcioletnim synkiem. Wszystko wskazuje na to, że jeszcze jedno pokolenie będzie dziedziczyć zawód dziadka...



Czeska barka w porcie szczecińskim.

* * *

Od pewnego czasu stary Szczecin odmłodniał. Na ulicach, placach, skwerach, plantach, wśród ruin miasta i portu pojawiły się liczne oddziały młodzieży w zielonych mundurach, codziennie rankiem idące ze śpiewem do pracy. Ich młodość, ich praca i jej wyniki wzbudziły optymizm wśród szczeciniaków, którzy, co tam dużo gadać! — polubili chłop-

ców ze „Służby Polsce". Poszczególne cechy chcąc zadokumentować swoją sympatię do młodzieńców, postanowiły ufundować proporce dla niektórych hufców. Za przykładem jednych poszły drugie. Młodzież nie pozostaje dłużna i gdzie tylko są najpilniejsze roboty, tam zawsze można spotkać bataliony młodych opalonych chłopców, uprzątających ruiny, czy też naprawiających nasypy kolejowe. Praca została podzielona według zdolności fizycznych, poszczególne grupy zorganizowały współzawodnictwo, a rezultaty wysiłków stają się z każdym dniem coraz bardziej widoczne.

Jeden ze świeżo przybyłych hufców w pierwszym dniu pracy w przeciągu dwu godzin wykonał normę, przewidzianą na pięć godzin. Kiedy zjawiłem się w koszarach tego ugrupowania, spotkałem tam młodych Ślązaków, którzy w tym czasie byli jeszcze oszołomieni wojskowym trybem życia i rozpaleni ciekawością, jak to będzie dalej.

— Na razie jest dobrze, a co do pracy to pracować będziemy jeszcze lepiej tylko...

— Tylko?...

— Tylko... żeby dobrze karmili.

W tym samym dniu danym mi było spożyć obiad w koszarach organizacji „Służba Polsce" i na podstawie tego obiadu można być pewnym, że młodzież będzie pracować... jeszcze lepiej.



Hufce P.O. „Służby Polsce" przy budowie nabrzeża w Szczecinie

* * *



Powszechny Dom Towarowy w Szczecinie.

Szczecin to nie tylko olbrzymi i piękny port ale i olbrzymie i piękne miasto, które z każdym dniem nabiera rumieńców życia. Zawdzięczać to należy w dużej mierze odbudowie mostów kolejowego i drogowego, przez co więź łącząca Szczecin z resztą kraju nabrała cech praktycznych. Ponadto na poprawę humorów i samopoczucia wpłynęły wydatnie subsydia, dotacje i wszelkie fundusze, których Rząd ostatnio nie szczędzi, zmierzając do podniesienia życia gospodarczego i kulturalnego miasta. Rezultaty tych zbawiennych zastrzyków są już dziś widoczne. W mieście panuje ożywiony ruch. Państwowy Dom Towarowy cieszy się dużą frekwencją i sławą dobrych i tanich towarów. Sklepy są dobrze zaopatrzone, hotele niedrogie, wyżywienie w restauracjach stosunkowo tanie i smaczne. Z tych więc i innych powodów Szczecin stał się rajem dla turystów i wycieczek, wśród których nie brak również i zagranicznych. Ostatnio bawili tam dziennikarze czescy, którzy po zwiedzeniu portu i miasta byli pełni uznania dla polskiej pracy.

Wszystko to nie oznacza, oczywiście, że wśród swych blasków nie posiada Szczecin i cieni. Kiedy o cienie te zapytałem żonę miejscowego dziennikarza, początkowo nie chciała mi zdradzić tajemnicy, uważając, że jako patriotka szczecińska nie powinna krytykować swego miasta. W końcu jednak odpowiedź otrzymałem:

— Jedyna przykra rzecz w Szczecinie, to... komary...

Byłbym nieuczciwy, gdybym nie przyznał jej racji.

(Fotografie W.A.F., Uklejewski)

Stanisław Biskupski

Atak na fiord

(dok. ze str. 17-ej)

aloni nawet szpital, koszary i długie, wąskie molo, przy którym powinny stać statki. Nie mógł ich jednak dostrzec, toteż czoło jego zachmurzyło się. Spostrzegł to Kołyszkin, starający się odczytać z wyrazu twarzy młodego oficera sytuację. Stał obok spokojnie, bez słowa, ale teraz zaczynał się niepokoić.

— Meldujcie, co dostrzegacie — zwrócił się do Fisanowicza. Nie mógł dłużej wytrzymać tego napięcia i milczenia, pozbawiony wglądu w sytuację.

— Widzę port, ale molo zakryte jest częściowo przez występ fiordu. Zamelduję, gdy się odsłoni. — Po chwili rzucił: „Molo już odsłonięte".

— A statki? — zapytał krótko Kołyszkin. To przecież było najważniejsze.

— Statków nie widać — z nieukrywanym rozczarowaniem odrzekł Fisanowicz.

Ta krótka odpowiedź obalała wszystkie nadzieje. Brzmiała nieomal tragicznie. Taki zawód... i to po pokonaniu tylu trudności, i niebezpieczeństw! Na co zdało się to całe, wielkie ryzyko wypadu? Tak myśleli teraz wszyscy. Kołyszkin pierwszy otrząsnął się z przygnębienia. Nieraz przecież znajdował się w podobnej sytuacji.

— Popatrz jeszcze raz, dowódco. Na wojnie często jest tak: z początku patrzysz, patrzysz i nie widzisz, a później spojrzysz i zobaczysz co trzeba — zwrócił się do Fisanowicza, który, o dziwo, w tej właśnie chwili krzyknął doń:

— Jest! Stoi przy końcu mola!

Kołyszkin uśmiechnął się — Nie krzycz tak głośno, bo wróg usłyszy.

Rzeczywiście, u wierzchołka mola stał wielki transportowiec. Wychylił się mocno z wody połyskując jasną, podwodną częścią kadłuba. Widocznie wyładowywał się. Chwila dogodna do ataku.

Fisanowicz ożył. Zarumieniona twarz błyszczała od potu. Z trudem starał się opanować swe podniecenie przy wydawaniu rozkazu do ataku torpedowego. Kołyszkin z uśmiechem zadowolenia i dumy obserwował młodego dowódcę. Nie wtrącał się. Nie chciał w niczym uszczuplić radości dowodzenia, radości kierowania atakiem. Czekał tylko na skutek.

Torpeda została odpalona.

Okręt podwodny drgnął, pnąc się gwałtownie ku górze, jak rumak pozbawiony ciężaru wyrzuconego z siodła jeźdźca. Zdołano jednak powstrzymać wynurzanie i obciążywszy dodatkowym balastem wody, zmusić okręt do zejścia na jeszcze większą głębokość. Należało przecież oczekiwać kontrataku.

Napięta cisza zalegała pomieszczenie dowódcy. Sekundy wydawały się teraz godzinami. Wszyscy zamienili się w słuch. Tylko Kołyszkin pobiegł szybko na dziób. Oczy jego zapaliły się radośnie, gdy głuchy wybuch dobiegł od strony mola. Usłyszeli go wszyscy.

Torpeda trafiła.

Na radość było jednak za wcześnie.

Podniósłszy na moment peryskop, Fisanowicz dostrzegł po chwili sunące w kierunku radzieckiego okrętu trzy kutry. Każdy z nich miał wystarczającą ilość bomb głębinowych, by rozsadzić na „drobny mak" okręt podwodny. A wystarczy przecież i jedna taka bomba. Wiedzieli o tym radzieccy marynarze. Wiedział Fisanowicz i zdawał sobie sprawę z tego, że polowanie na nich rozpoczęło się.

Trzy kutry szukały nieprzyjaciela. Fiord był wąski i wydawało się niepodobieństwem ujść pogoni. Rozległy się wybuchy zrzucanych bomb. Zbliżały się coraz bardziej. Huk rósł. Wreszcie bomby zaczęły rozrywać się wokół okrętu. Oznaczało to, że kutry „namacały" przeciwnika. Eksplozje bomb rzucały okrętem, kilka odłamków zabębniło po stalowym kadłubie. Zdawało się, że piekło rozpaliło się nad maleńkim, bezbronnym okrętem podwodnym, uwięzionym we fiordzie. Fisanowicz nie rezygnował z ocalenia. Wszystkie swe zdolności, odwagę i umiejętności włożył w manewrowanie okrętem. Unikał bomb, wymijał je, prześlizgiwał się między nimi, dążąc ku wyjściu z fiordu.

Zdołał wreszcie zmylić przeciwników. Kutry zostały za rufą bombardując zapalczywie spokojne wody fiordu. Odgłos ich motorów i wybuchy bomb cichły coraz bardziej.

Okręt zbliżał się coraz szybciej do wyjścia z niebezpiecznego fiordu. Za parę minut mijał już jego ostatnie wysunięte w morze skaliste cyple.

Radziecki okręt podwodny był ocalony.

Napięcie walki i groza sytuacji rozpływały się szybko w radosnym nastroju pierwszego zwycięstwa. Załoga zebrała się wśród wesołych rozmów i dowcipów przy obiedzie.

Kołyszkin uścisnął mocno rękę młodego dowódcy, potrząsając nią z wyraźnym uznaniem.

— Gratuluję pierwszego sukcesu. Świetnie rozpoczęliście porachunek.

J. W. („Wokrug Swieta")

Budujemy kutry stalowe

Proces budowy kutra zaczyna się na stole konstruktorskim. Wykreślone przez inżyniera szczegółowe plany idą z kolei do treserni, gdzie powstają wzorce poszczególnych części kutra w naturalnej wielkości. Na podstawie tych wzorców specjalne maszyny - obrabiarki, wiertarki, gilotyny, szlifierki i in. wycinają i obrabiają stępkę, wręgi, przegrody i blachy stalowe.

Główny etap budowy kutra stalowego odbywa się na oddziale spawania elektrycznego. Kuter bowiem — jak objaśnia nas inż. Staliński — jest nieomal całkowicie spawany, co z jednej strony zwiększa jego spoistość, a z drugiej znacznie przyśpiesza proces budowy.

W wielkich kręgach obrotnicy stalowy kuter poddawany zostaje spawaniu. Przechyla się powoli w dół, by po chwili znów wrócić do poprzedniej pozycji. Dzięki obrotnicy może on zmienić swe położenie o 360 stopni, czyli wykonać pełny obrót wokół swej poziomej osi. Oczywiście, że nie służy to do zabawki, ale ma swój cel, mianowicie, dzięki możności obrotu spawanie odbywa się zawsze z tej samej pozycji, od góry, co zwiększa jego trwałość i odporność.

Z poza ochronnego hełmu, spawacz obserwuje przez maleńką szybkę strugę płomienia, wydobywającą się z trzymanego w rękach palnika. Syk palników jest dominującym odgłosem pracy w tej hali. Błyski zielonych i fioletowych ogni co chwila rozjaśniają spocone twarze pracujących. Praca spawacza jest ciężka i niebezpieczna. Przodownik pracy Ścieszuk spawa właśnie stalowe poszycie kutra. Obok niego stoi brygadzista Brodzista wskazując miejsca, które należy spoić. Jest on jednym z inicjatorów ruchu współzawodnictwa pracy na oddziale. Idea współzawodnictwa jest w pełni realizowana przez stoczniowców.

Wykończone kadłuby kutrów zaopatrzone już w motory i inne przyrządy zostają na wózkach przetransportowane nad kanał stoczniowy, gdzie wykonywane są ostatnie prace. Po wymalowaniu burt trzeba jeszcze wmontować maszty, instrumenty nawigacyjne i szereg innych niezbędnych dla nawigacji urządzeń. Dopiero po ożaglowaniu , olinowaniu i uzupełnieniu całego osprzętu, kuter zostaje spuszczony na wody kanału. Kilka takich całkowicie wykończonych kutrów kołysze się lekko na łagodnych falach kanału stoczniowego.

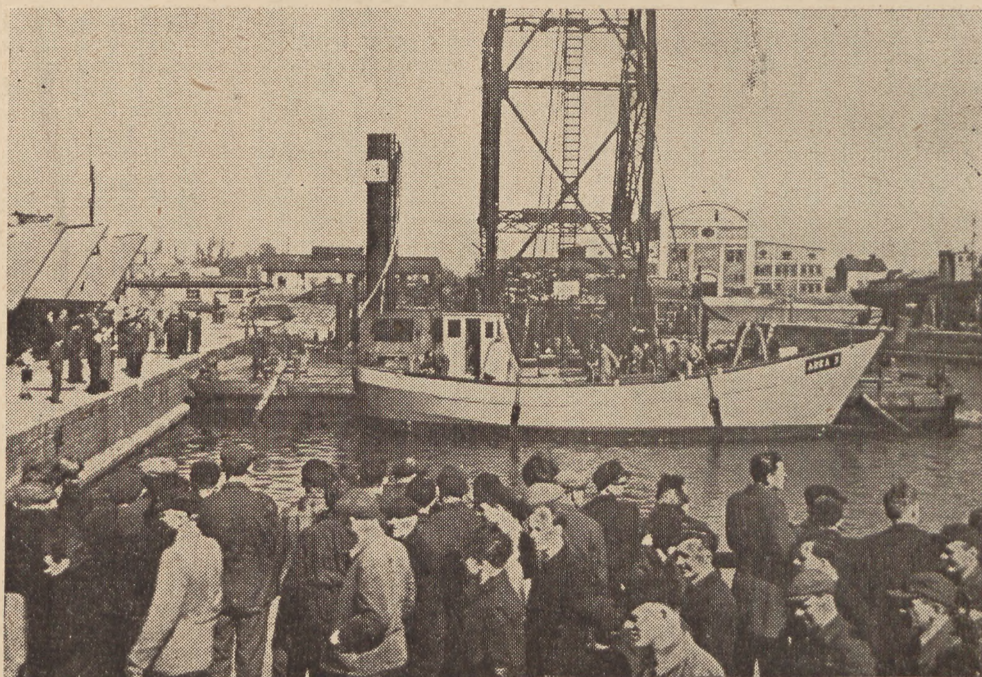
Kutry stalowe budowane są na zamówienie Towarzystwa Połowów Dalekomorskich „Arka". Towarzystwo to ma w najbliższym terminie otrzymać przeszło dziesięć kutrów, a na dalszym planie jest seryjna budowa tych jednostek. Zdały one już doskonale swój egzamin na otwartym Bałtyku i kilka z nich bierze od miesiąca udział w połowach, przysparzając naszej gospodarce rybnej wiele ton połowów.

Seryjna budowa kutrów stalowych, skonstruowanych i wybudowanych całkowicie na polskich stoczniach, jest jeszcze jednym sukcesem polskich stoczniowców, jeszcze jednym krokiem naprzód na drodze do podniesienia poziomu i liczebności naszej floty rybackiej.





Wykończone kadłuby kutrów nad kanałem stoczniowym. (Fot. W.A.F., Uklejewski)



Robotnicy stoczni przeżywają uroczysty moment spuszczenia na wodę kutrów, będących dziełem ich rąk. (Fot. K. Komorowski)

Skandynawskie aspekty planu Marshalla

Pierwsze wiadomości o planie Marshalla i zapowiadanej konferencji 16 państw w Paryżu wywołały prawdziwy zachwyt w kołach rządzących Szwecji, Norwegii i Danii. Jak tu się nie cieszyć, kiedy bogaty wuj Sam przejęty szczerą sympatią dla biednej Europy ofiarowuje bezinteresowną pomoc? Również różowo wyglądały perspektywy „pomocy dolarowej" na stronicach prasy. Ale już wtedy nie brakło ludzi, którzy w tej niewinnej i ponętnej pomocy dopatrywali się poważnego niebezpieczeństwa.

Gazeta „Morgen Tidningen" w artykule znanego działacza szwedzkiego G. Brantunga zadawała pytanie: „Czy konferencja paryska, mająca nosić czysto ekonomiczny charakter, nie jest zamaskowanym blokiem zachodnim? Mamy poważne powody do obaw". Norweska gazeta „Arbeigerbladet" pisała: „Ameryka nie jest na tyle naiwną, żeby bezinteresownie oddawać nadprodukcję swoich towarów". Kopenhaska „Politiken" żywiła obawy, że plan Marshalla „będzie kolidował z zawartymi poprzednio traktatami handlowymi". Duński minister oświaty Frisz uprzedzał: „Powinniśmy bronić swoich suwerennych praw i przeciwstawiać się temu, aby zapędzili nas „do worka".

Trzeźwe głosy minęły bez echa. Koła rządzące państw skandynawskich postanowiły uczestniczyć w planie Marshalla, czemu dały wyraz na konferencji premierów państw skandynawskich, odbytej 9 lutego w Sztokholmie. Tamże postanowiono jednak odrzucić propozycję anglosaską w sprawie bloku zachodniego. Zbyt silny był sprzeciw społeczeństw tych państw, a w szczególności w Norwegii, by mogło się stać inaczej.

Chcąc dać wyraz swej niezależności, przedstawiciele państw skandynawskich próbowali demonstrować „niezależność" przez wyrażenie niezadowolenia z pośpiechu, jaki cechował organizatorów konferencji oraz wysunięcie wniosku o konieczności współpracy „Europejskiego Komitetu Współpracy Ekonomicznej" z Komisją Ekonomiczną ONZ. Pozory zostają jednak pozorami. Państwa skandynawskie, nie patrząc na przestrogi duńskiego ministra oświaty Frisza, nie tylko wlazły do worka, ale i pozwoliły się w nim zawiązać.

Aby zrozumieć, jak wielkiego rozczarowania doznali ślepi wyznawcy dolara i budowniczowie domków z kart w państwach północnych, omówimy zasadnicze różnice między planem Marshalla, a jego realizacją.

W Norwegii spodziewano się, że Ameryka pomoże odbudować flotę handlową, zorganizować przemysł czarnej metalurgii i aluminium.

W Danii przypuszczano, że dolary zza oceanu pozwolą na zabezpieczenie przemysłu rodzimego w surowce i sprowadzenie koniecznej ilości paszy dla bydła, a zawodowi optymiści twierdzili, że w przeciągu 4 — 5 lat gospodarka narodowa przewyższy o 10% poziom przedwojenny.

Szwecja łudziła się, że plan Marshalla zabezpieczy ją w węgiel i czarne metale, co w rezultacie przyczyniłoby się do rozwoju przemysłu w ogóle, a przemysłu stoczniowego, maszynowego i elektrotechnicznego w szczególności. Kraj ten liczył również na to, że będzie mógł nie tylko importować ale i eksportować. Gazety szwedzkie „Stockholm Tidningen" i inne pisały o „nowej erze" rozkwitu Szwecji.

Wspomniane trzy państwa żywiły nadzieję, że tą drogą pokonają trudności na odcinku zbożowym, a co najważniejsze, że plan Marshalla oparty tylko na przesłankach ekonomicznych nie pociągnie za sobą utraty suwerenności.

Ale sny i marzenia są krótkie.

Wall-Street zaczyna mówić językiem cyfr, które wspaniale leczą najbardziej upartych superromantyków. Przewidzianą dla Europy sumę 29 miliardów dolarów, z której państwom skandynawskim miało przypaść w udziale 5 miliardów, Kongres okroił do 6,8 miliardów w całości. Rzecz jasna, że kwoty przewidziane dla państw skandynawskich musiały ulec proporcjonalnej obniżce. Jeszcze bardziej druzgocąco podziałały na rządy państw skandynawskich plany dostaw w ramach planu Marshalla. Wyznawcy dolara pokazali, jak bardzo pragną przyjść „z pomocą" tym, którzy jej oczekują. Wśród towarów przeznaczonych dla tych państw przodują: papierosy tytoń i samochody. Szwecja ma otrzymywać miesięcznie około 100 mil. papierosów, Duńczycy zaś otrzymają w niecałe $1^1/_2$ roku tyle samochodów, że przestaną chodzić pieszo i będą musieli budować piętrowe garaże. Wszystkie trzy państwa na naczelnym miejscu umieściły dostawę węgla.

W planie dostaw dla Szwecji i Danii zagadnienie żelaza i stali rozwiązuje się w ten sposób, że państwa te otrzymują gotowe towary i tylko minimalną ilość surowca, którego brak Dania odczuwa silniej od swoich partnerów.

Zawiodły również nadzieje na otrzymanie pszenicy, której brak dotkliwie odczuwa Dania i Szwecja. Plan Marshalla sprawę tę zostawił otwartą. Nie lepiej wygląda sprawa dostarczenia paszy dla bydła, o które prosiła Dania. W odniesieniu do planów rozwinięcia eksportu i przemysłu szwedzkiego, finansjera amerykańska widocznie doszła do wniosku że nie leży w jej interesie utrata rynków zachodnio - europejskich, na które liczy Szwecja. Poleca natomiast Szwedom wywozić surowiec i półfabrykaty, oraz zabezpieczać Zagłębie Ruhry w rudę żelazną. Zagadnienie to nie wymaga chyba komentarzy, gdyż każdemu wiadomo, komu obecnie zależy na silnych Niemcach. Norwegów również karmią nadzieją, że przyczynią się do powstania przemysłu metalurgicznego w ich kraju. Jest to jednak kwestia czasu, która na razie nie wchodzi w plan „pomocy dolarowej". Nie lepiej wygląda sprawa z zorganizowaniem przemysłu aluminiowego, powstanie którego pozbawiłoby anglo-amerykańską kompanię aluminiową milionowych wpływów. Dla Norwegii pomysłowi zbawcy znaleźli również sposób, przy pomocy którego nie trudno będzie załatwić pozytywnie sprawę floty. Sprawę tę porusza pismo „The Norwegien Journal of Commerce and Shipping". Pismo to wyraża zaniepokojenie z powodu praktyki morskiej USA, której wyraz dała konferencja 16 i sprawozdanie Harrimana, złożone Kongresowi St. Zjednoczonych. Obawy te są tym bardziej uzasadnione, że żegluga morska jest zasadniczą gałęzią przemysłu norweskiego. Intecją USA jest:

1) maksymalne ograniczenie budowy tonażu floty handlowej Norwegii dla niepłynnych ładunków i tonażu pasażerskiego,

2) nastawienie rozbudowy floty na tankowce.

Przyczyny takiego nastawienia są następujące. USA posiada dużo jednostek tonażu towarowego produkcji seryjnej, które były wyprodukowane w czasie wojny. Jednostki te nie odpowiadają warunkom przewozów w czasie pokoju. Rzecz jasna, że budowa nowych statków odpowiadających wymaganiom przewozu towarowego, byłaby poważnym czynnikiem konkurencyjnym dla floty USA. Wyjście z tej sytuacji jest proste. Stany Zjednoczone „szczerze" radzą swoim podopiecznym nastawić się na budowę tankowców, których nie mają w nadmiarze. Tonaż, który zostanie oddany do użytku przez norweskie stocznie, będzie rósł progresywnie od 42% w roku 1948 do 83% w roku 1952.

Pismo „The Norwegien Journal" nie łudzi się jednak, że taki stan rzeczy będzie korzystny dla Norwegii, po pierwsze dlatego, że tankowce stanowią specjalny typ statków, które trudno jest przystosować do innych ładunków aniżeli płynne, po drugie przewidywane unieruchomienie rurociągu naftowego Iran—Morze Śródziemne — poważnie zmniejszy zapotrzebowanie na tego rodzaju statki. Wprawdzie USA każe przypuszczać, że paliwo z braku węgla będzie niezbędne dla przemysłu europejskiego, nadzieje te są jednak równie płynne jak i nafta. Na takich przesłankach prawdopodobnie ani jeden zdrowo myślący przedsiębiorca nie będzie opierał swojej produkcji, tym bardziej, że nie jest również sekretem, że przewóz ładunków dla Europy w ramach planu Marshalla zastrzegła sobie flota USA.

Przeanalizowaliśmy przykład ilustrujący sposób, w jaki pod płaszczykiem dobrodziejstw USA usiłuje trzymać w karbach norweski shipping. Niewątpliwie z podobnych dobrodziejstw skorzysta shipping pozostałych dwóch państw skandynawskich.

Przy okazji warto nadmienić, że polityka USA stosowana wobec shippingu państw skandynawskich, jest rezultatem nie tylko nieustannej walki o utrzymanie zdobytej w czasie wojny hegemonii w shippingu światowym, ale i stopniowo malejącego udziału floty USA w ogólnej ilości przewozów w roku 1947. Nie lepiej zapowiada się rok 1948. Jak przewiduje stowarzyszenie armatorów amerykańskich „Association of American Ship-Owners" należy się spodziewać spadku eksportu na około 12% wagi i 6% wartości. Ciekawe są również cyfry według tegoż pisma, dotyczące eksportu w roku 1948 do państw objętych planem Marshalla. Jeżeli w roku 1947 eksport wynosił 5,3 miliarda ton, to na skutek dostaw przewidzianych planem Marshalla, eksport ma wzrosnąć do 5,5 miliardów, czyli o całe 0,2%. Z tej to „globalnej" sumy pewien procent przypadnie w udziale państwom skandynawskim.

Przewidywane cyfry eksportu w imię „pomocy" zniszczonej Europie, jakimi operują nie dyplomaci, a kupcy — więcej trafiają do przekonania każdemu, kto umie patrzeć trzeźwo na te zagadnienia. Nie należy chyba nikogo przekonywać, że armatorzy amerykańscy z „Association of American Ship-Owners" realniej podchodzą do tych zagadnień, aniżeli najbardziej „życzliwi" dla Europy dyplomaci amerykańscy.

Dlatego też w Oslo, Sztokholmie i Kopenhadze coraz silniej rozbrzmiewają głosy, domagające się rewizji warunków, jakie narzuca plan Marshalla — względnie wycofania się z niego. Nie łudzą się pomocą dolarową i sfery rządzące państw skandynawskich. Dał temu wyraz duński minister handlu Krag. W swoim przemówieniu w końcu ubiegłego roku, wyraźnie akcentował, że w roku 1948 Dania będzie zdana tylko i wyłącznie na własne siły.

Wobec tego powstaje pytanie. Dlaczego mimo wszystko państwa północne uczestniczą nadal w różnego rodzaju konferencjach 16 państw i przyjmują nadal wszelkie zobowiązania, wynikające z planu Marshalla, wbrew interesom własnego narodu?

Odpowiedź jest prosta:

(Dok. na str. 27-ej)

Ilia Ilf i Eugeniusz Pietrow





KOLUMB

przybija do brzegu

Ziemia, ziemia! — krzyknął radośnie marynarz, siedzący w „bocianim gnieździe".

Ciężka, pełna lęków i zwątpień podróż Krzysztofa Kolumba była skończona. Przed okrętem wyłaniała się ziemia. Kolumb schwycił drżącą ręką lunetę.

— Widzę duży łańcuch górski, — powiedział towarzyszom podróży. — Cóż to jednak za dziwne góry: są tam wyrąbane okna. Po raz pierwszy widzę góry z oknami.

— Piroga z tubylcami! — rozległ się krzyk.

Machając kapeluszami, przyozdobionymi w strusie pióra i wlokąc za sobą długie płaszcze, odkrywcy nowych ziem rzucili się na przeciwległą od wiatru stronę burty.

Dwaj tubylcy w dziwacznej zielonej odzieży wdrapali się na okręt, i w milczeniu podsunęli Kolumbowi duży arkusz papieru.

— Chcę odkryć waszą ziemię — powiedział z dumą Kolumb. — W imieniu królowej hiszpańskiej Izabeli ogłaszam, że ziemia ta należy...

— Wszystko jedno. Najpierw proszę wypełnić ankietę — rzekł znudzonym głosem tubylec. — Imię i nazwisko proszę napisać drukowanymi literami, potem narodowość, stan rodzinny. Proszę podać do wiadomości, czy nie choruje pan na jaglicę, czy nie zamierza pan obalić rządu amerykańskiego, a także, czy nie jest pan idiotą.

Kolumb schwycił za szpadę. Ponieważ nie był jednak idiotą, uspokoił się od razu.

— Nie należy drażnić tubylców — powiedział towarzyszom podróży. — Są oni jak dzieci, mają czasem dziwne obyczaje. Wiem to z doświadczenia.

— Czy ma pan bilet powrotny i pięćset dolarów? — pytał dalej tubylec.

— A co to jest dolar? — spytał ze zdziwieniem wielki podróżnik morski.

— Cóż to, pan dopiero co napisał w ankiecie, że nie jest idiotą, a nie wie pan co to dolar? Co pan zamierza tu robić?

— Chcę odkryć Amerykę.

— A ma pan publicity?

— Publicity? Po raz pierwszy słyszę takie słowo.

Tubylec długo przyglądał się Kolumbowi przenikliwym wzrokiem, wreszcie rzekł:

— Pan nie wie, co to jest publicity?

— Nie.

— I pan zamierza odkryć Amerykę? Nie chciałbym znaleźć się na pańskim miejscu, mister Kolumb.

— Jak to? Wy uważacie, że nie uda mi się odkryć tego bogatego i żyznego kraju? — zaniepokoił się wielki genueńczyk.

Ale tubylec już oddalał się, mrucząc pod nosem:

— Bez publicity nie ma prosperity.

W tym czasie korwety wchodziły już do zatoki. Jesień pod tą szerokością geograficzną była bardzo piękna. Świeciło słońce i czajka krążyła za rufą. Kolumb, głęboko wzruszony, wstąpił na nową ziemię, trzymając w jednej ręce skromny pakiecik z paciorkami, które miał zamiar korzystnie wymienić na złoto i kość słoniową, a w drugiej — ogromny sztandar hiszpański. Gdzieby nie rzucił jednak okiem, nigdzie nie widział ani ziemi, ani gleby, trawy, drzew, do których przywykł w starej spokojnej Europie. Wszędzie dookoła był kamień, asfalt, beton, stal.

Obok niego pędziły gromady tubylców z ołówkami, notesami i aparatami fotograficznymi w rękach. Otaczali sławnego zapaśnika, który zszedł z sąsiedniego okrętu, dżentelmena o rozpłaszczonych uszach i niewiarogodnie grubej szyi. Na Kolumba nikt nie zwracał uwagi. Podeszły doń tylko dwie tuziemki o malowanych twarzach.

— Co to za dziwak ze sztandarem? — spytała jedna z nich.

— To na pewno reklama hiszpańskiej restauracji — odparła druga.

I również pobiegły oglądać znakomitego dżentelmena z rozpłaszczonymi uszami.

Nie udało się Kolumbowi zatknąć sztandaru na amerykańskiej ziemi. Aby tego dokonać, należałoby ją uprzednio wiercić pneumatycznym świdrem. Tak długo grzebał w jezdni szpadą, aż ją złamał. I zmuszony był chodzić po ulicach z ciężkim sztandarem, haftowanym złotem. Na szczęście nie musiał już nieść paciorków. Odebrano mu je na komorze celnej, gdyż nie opłacił cła.

Setki tysięcy tubylców mknęły, załatwiając swoje sprawy, znikały pod ziemią, piły, jadły, handlowały, nie podejrzewając nawet, że ich odkryto.

Kolumb pomyślał z goryczą: „Masz tobie. Starałem się, zdobywałem pieniądze na ekspedycję, przepłynąłem burzliwy ocean, narażałem życie — i nikt uwagi nawet nie zwraca".

Podszedł ku jednemu z tubylców o dobrodusznej twarzy i powiedział z dumą:

— Jestem Krzysztof Kolumb.

— Co proszę?

— Krzysztof Kolumb.

— Proszę powiedzieć literami — rzekł zniecierpliwiony tubylec.

Kolumb powtórzył literami.

— Coś sobie przypominam — odparł tuziemiec. — Kupno i sprzedaż portatywnych wyrobów mechanicznych?

— Ja odkryłem Amerykę — powiedział bez pośpiechu Kolumb.

— Co pan mówi? Dawno?

— Dopiero co. Jakieś pięć minut temu.

— To bardzo interesujące. No, a czegoż pan właściwie chce, mister Kolumb?

— Sądzę — powiedział skromnie wielki żeglarz — że przysługuje mi prawo do pewnej choćby sławy.

— A czy ktoś witał pana na brzegu?

— Nikt mnie nie witał. Tubylcy nie wiedzieli przecież, że zamierzam ich odkryć.

— Trzeba było dać kablogram. Któż tak postępuje? Jeśli zamierza się odkrywać nową ziemię, należy zawsze uprzednio posłać depeszę, przygotować kilka wesołych dowcipów w pisemnej formie, aby móc je rozdać reporterom, przygotować ze sto fotografii. A bez tego nic nie wyjdzie. Trzeba publicity.

— Już po raz drugi słyszę to dziwne słowo — publicity. Co to jest takiego? Jakiś ceremoniał religijny, pogańskie złożenie ofiary?

Tubylec popatrzył na przybysza ze współczuciem.

— Nie bądźcie dzieckiem — rzekł tubylec. — Publicity — to publicity, mister Kolumb. Spróbuję coś dla pana zrobić. Żal mi pana.

Odprowadził Kolumba do hotelu i umieścił go na trzydziestym piątym piętrze. Potem pozostawił go samego w numerze, zapewniając, że postara się jakoś mu pomóc.

Po pół godzinie drzwi otworzyły się i do pokoju wszedł ten sam dobry tubylec w towarzystwie jeszcze dwóch tubylców. Jeden z nich żuł coś bez przerwy, a drugi rozstawił statyw, umocował na nim aparat fotograficzny i powiedział:

— Proszę się uśmiechnąć! Proszę się śmiać! No, nie rozumie pan? Proszę zrobić tak: „Ha, ha, ha" — i fotograf z poważną miną obnażył zęby i zarżał jak koń.

Nerwy Krzysztofa Kolumba nie wytrzymały, i zaśmiał się histerycznym śmiechem. Magnezja błysnęła, aparat pstryknął i fotograf rzekł: „Dziękuję".

Wtedy zabrał się do Kolumba drugi tubylec. Nie przestając żuć, wyjął ołówek i powiedział:

— Nazwisko pana?

— Kolumb.

— Proszę literami. Ka, o, el, u, em, be. Bardzo dobrze, najważniejsze, to nie pomylić nazwiska. Jak dawno temu odkrył pan Amerykę, mister Kolman? Dzisiaj? Bardzo dobrze. Jak się panu spodobała Ameryka?

— Niestety, nie udało mi się jeszcze posiąść pełnego obrazu tego żyznego kraju.

Reporter zamyślił się głęboko.

— Tak. Proszę mi wymienić wobec tego, mister Kolman, cztery rzeczy, które się panu najbardziej spodobały w Nowym Yorku.

— Przyznam się, że trudno mi..

Reporter znowu pogrążył się w ciężkiej zadumie: przyzwyczajony był przeprowadzać wywiady z bokserami, gwiazdami ekranu i odczuwał trudności przy zetknięciu się z takim mało obrotnym, tępawym typem, jak Kolumb. W końcu wytężył wszystkie siły i wykrztusił nowe, błyszczące oryginalnością pytanie:

— Proszę wymienić wobec tego dwie rzeczy, które nie przypadły panu do gustu?

Kolumb westchnął ciężko. Nigdy jeszcze nie był w tak trudnej sytuacji. Wytarł czoło i nieśmiało zapytał swego przyjaciela tubylca:

— Może jednak można by się jakoś obejść bez publicity.

— Zwariował pan — rzekł blednąc dobry tubylec. — To, że pan odkrył Amerykę, nie ma jeszcze żadnego znaczenia. Ważne jest to, aby Ameryka odkryła pana.

Reporter dokonywał niebywałych wysił-



ków umysłowych, w wyniku których na światło dzienne wyłoniło się ekstrawaganckie pytanie: „Jak się panu podobają Amerykanki?“

Nie czekając na odpowiedź, zaczął coś pospiesznie zapisywać. Niekiedy wyjmował z ust palący się papieros i zakładał go za ucho. W tych momentach wkładał do niezajętych ust ołówek i natchniony wzrok kierował na sufit. Potem zapisywał dalej. Wreszcie powiedział „o key“, poklepał zmieszanego Kolumba po aksamitnych, wyszytych galonami ramionach, potrząsnął jego ręką i wyszedł.

— No, teraz wszystko w porządku, — powiedział dobry tuziemiec, — chodźmy, pospacerujemy po mieście. Jeżeli już pan odkrył nowy kontynent, należy go obejrzeć. Tylko, że na Broadway nie puszczą pana z tym sztandarem, proszę go zostawić w hotelu.

Spacer po Broadway'u zakończyli odwiedzeniem trzydziestopięcio-centowego kabareciku, z którego wielki i wstydliwy Krzysztof wyskoczył, jak oblany wrzątkiem kot. Szybko pomknął ulicami zaczepiając połami narzuty przechodniów i głośno szepcząc modlitwy. Dotarłszy do swego hotelowego pokoju, rzucił się od razu na łóżko i przy akompaniamencie gruchotania nadziemnej kolei zasnął twardym snem.

Wczesnym rankiem przybiegł protektor Kolumba, wymachując radośnie gazetą. Na osiemdziesiątej piątej stronie żeglarz ujrzał z przerażeniem swoją zniekształconą fizjonomię. Pod nią przeczytał, że spodobały mu się niewymownie Amerykanki, że uważa je za najbardziej eleganckie kobiety świata, że jest najlepszym przyjacielem etiopskiego negusa Selassie, a także, że zamierza wygłaszać w Harwardzkim uniwersytecie odczyty z dziedziny geografii.



Szlachetny genueńczyk otworzył już usta, aby przysiąc, że nigdy nic podobnego nie mówił, gdy zjawili się nowi goście.

Nie tracąc czasu na uprzejmości przystąpili od razu do sprawy. Publicity zaczęło okazywać swoje magiczne działanie. Kolumba zapraszano do Hollywood.

— Rozumie pan, mister Kolumb — przekonywali goście — chcemy, by pan grał główną rolę w historycznym filmie „Amerigo Vespucci“. Rozumie pan, prawdziwy Krzysztof Kolumb w roli Amerigo Vespucci — to może być bardzo interesujące. Publiczność poleci na taki film. Cały pieprzyk w tym, że dialog będzie się toczył w broadwayskim żargonie. Rozumie pan? Nie rozumie pan? No więc wytłumaczymy panu natychmiast wszystko dokładnie. Mamy scenariusz, osnuty na tle powieści Aleksandra Dumasa „Hrabia Monte Christo“, ale to nieważne, wprowadzilibyśmy tam elementy odkrycia Ameryki.

Kolumb zachwiał się i bezdźwięcznie poruszył wargami: widocznie się modlił. Ale tuziemcy z Hollywood z zacięciem ciągnęli:

— Tak więc, mister Kolumb, gra pan rolę Amerigo Vespucci, w którym kocha się na zabój hiszpańska królowa. On znów z kolei tak samo nieprzytomnie kocha rosyjską księżnę Gryszkę. Ale kardynał Richelieu podkupuje Vasco de Gamę i z pomocą lady Hamilton stara się, by pana wysłać do Ameryki. Jego piekielny plan jest prosty i jasny. Na morzu napadają na pana piraci. Walczy pan jak lew. Scena na trzysta metrów. Grać pan zapewne nie umie, ale to nieważne.

— A co jest ważne? — jęknął Kolumb.

— Ważne jest publicity. Teraz już publiczność zna pana i z zainteresowaniem będzie oglądała takiego czcigodnego i uczonego człowieka, walczącego z piratami. Kończy się tym, że odkrywacie Amerykę. Ale to nieważne... Najważniejsze — to bitwa z piratami. Rozumie pan: halabardy, siekiery, katapulty, grecki ogień, jatagany — w ogóle średniowiecznych rekwizytów w Hollywood nie brak. Będzie pan musiał się jednak ogolić. Żadnej brody, żadnych wąsów! Publiczność widziała już tyle bród i wąsów w filmach z życia Rosji, że więcej ich znieść nie potrafi. Zacznie więc pan od tego, że się ogoli, potem podpiszemy umowę na sześć tygodni. Zgoda?

— O key! — odparł Kolumb drżąc na całym ciele.

Późnym wieczorem, Kolumb, siedząc przy stole, pisał list do królowej hiszpańskiej.

„Objechałem wiele mórz, ale nigdy nie spotykałem tak oryginalnych autochtonów. Absolutnie nie znoszą ciszy i aby jak najczęściej rozkoszować się hałasem, zbudowali w całym mieście specjalne drogi na żelaznych słupach, po których w dzień i w nocy mkną żelazne karety, powodując tak umiłowany przez tubylców gruchot.

Czy są ludożercami, nie wyjaśniłem jeszcze dokładnie, ale w każdym razie jedzą gorące psy. Widziałem na własne oczy dużo spożywczych sklepów, które reklamują gorące psy i zachwalają ich smak.*

Od wszystkich ludzi zalatuje tu specjalnym pachnidłem, które w języku tuziemców nazywa się „benzyna“. Wszystkie ulice napełnione są tym zapachem, bardzo nieprzyjemnym dla europejskiego nosa. Nawet tutejsze piękności pachną benzyną.

Stwierdziłem, że tubylcy są poganami: posiadają wielu bogów, których imiona wypisane są ognistymi zgłoskami na ich domostwach. Największą ilością wyznawców cieszy się widocznie bogini Koka — Kola, bóg Dragist Soda, bogini Cafeterie i wielki bóg benzynowych pachnideł — Ford. Jest on tu, zdaje się, czymś w rodzaju Zeusa.

Tubylcy są wielkimi obżartuchami i bez przerwy coś żują.

Niestety nie dosięgła ich jeszcze cywilizacja. W porównaniu ze zwariowanym tempem współczesnego hiszpańskiego życia, Amerykanie są bardzo powolni. Nawet chodzenie pieszo wydaje im się zbyt szybkim środkiem lokomocji. Aby zwolnić ten proces, wprowadzili ogromną ilość tak zwanych automobilów. Teraz poruszają się w żółwim tempie i to im się nadzwyczaj podoba.

Wprawił mnie w osłupienie pewien obrzęd, który ma miejsce co wieczór w miejscowości o nazwie Broadway. Wielka ilość tubylców zbiera się w jednej wielkiej chacie, która nazywa się burleska. Kilka kobiet miejscowych wychodzi kolejno na podwyższenie i pod barbarzyński gruchot tam-tamów i saksofonów stopniowo zrzuca z siebie odzież. Obecni klaszczą w dłonie, jak dzieci. Kiedy kobieta jest już prawie naga, a tuziemcy zgromadzeni w sali rozpaleni do ostatnich granic, następuje rzecz najbardziej niezrozumiała w tym zadziwiającym obrzędzie: kurtyna nie wiadomo, dlaczego nagle opuszcza się i wszyscy rozchodzą się do swoich chat.

Mam nadzieję, że będę mógł prowadzić dalej badania tego cudownego kraju i ruszyć w głąb kontynentu. Życiu memu nie grozi żadne niebezpieczeństwo. Tuziemcy są bardzo dobrzy, uprzejmi i do obcokrajowców odnoszą się przychylnie“.

Ilja Ilf i Eugeniusz Pietrow.

* W Ameryce nazywają „gorącymi psami“ parówki.

Skandynawskie aspekty planu Marshalla

(Dokończenie ze str. 25-ej)

W ciągu ostatnich 1,5 — 2 lat przezorny kapitał amerykański zdążył wgryźć się w państwa skandynawskie. W imporcie tych państw udział USA dochodzi do 20—32%, czyli zajmuje pierwsze miejsce. Banki Norwegii i Danii są w znacznej mierze opanowane przez kapitał amerykański. USA dąży do tego, by banki szwedzkie zasilały szeregi ich debitorów. Będzie to gwarancją całkowitego opanowania przez Amerykę przemysłu górniczego i papierniczego Szwecji. Doszło już nawet do tego, że dyrektor Narodowego Banku Duńskiego Bramsnes zwalcza przemysłowców krajowych, którzy próbują odbudować rodzimy przemysł i zaopatrywać kraj w towary dotąd przywożone z USA.

Mimo jawnego niebezpieczeństwa dla shippingu norweskiego, wynikającego z nastawienia się na produkcję tankowców, o czym niedwuznacznie mówi „The Norwegien Journal of Commerce and Shipping" — zamówienia są już zrobione i cofnąć się ich nie da.

Mówiąc krótko zależność gospodarcza jest coraz większa i ona właśnie każe państwom skandynawskim kroczyć w liczbie 16 państw marshallowskich. Zdając sobie sprawę z tego, że państwa ujarzmione gospodarczo łatwo ulegną politycznie, Bevin i Forrestal usiłują wciągnąć państwa północne do bloku zachodniego. Wall-Street uważa, że przyjdzie im to łatwiej, chociażby z tego względu, że istnieje przypuszczalnie tajny układ między rzecznikami wojennymi — USA. Anglią i państwami skandynawskimi, przewidujący standaryzację uzbrojenia tych państw, przekazanie odrzutowych samolotów itp. i, że przewiduje się stworzenie unii celnej państw skandynawskich pod egidą dolara.

Na razie opinia publiczna nie pozwala Szwecji, Danii i Norwegii na tego rodzaju posunięcia, czego dowodem są debaty w parlamencie szwedzkim w lutym br., podczas których posłowie wypowiedzieli się za samodzielną polityką i przeciwko wszelkim blokom.

Ostatnio akcja propagowania planu Marshalla zbiega się z wypadami przeciwko zawartym umowom handlowym między Szwecją, Danią i Norwegią, a ZSRR. Państwa skandynawskie zrozumiały jednak, że zbyt wysoką cenę płacą za dość długie zaniedbanie stosunków handlowych z Europą Wschodnią. Państwa skandynawskie usiłują również dowieść, że nie chcą się angażować w afery polityczne w postaci bloków zachodnich lub im podobnych, czemu dają wyraz postawą swoich premierów na konferencji w dniu 9 lutego br.

Trudno jednak łudzić się dziś, gdy plan Marshalla liczy już przeszło pół roku, że można w nim znaleźć granicę między częścią gospodarczą a polityczną. Trudno dziś komukolwiek mówić, że uczestniczenie w tym planie nie grozi utratą suwerenności gospodarczej. Można się jednak, mimo wszystko, z tego trzęsawiska wydostać.

R. G.

ODBYWAMY REJS
na
„DARZE POMORZA"

II.

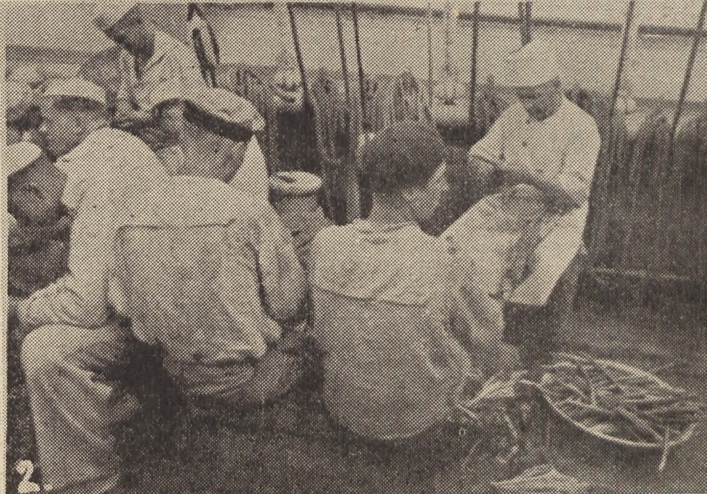
(Początek w poprz. numerze)

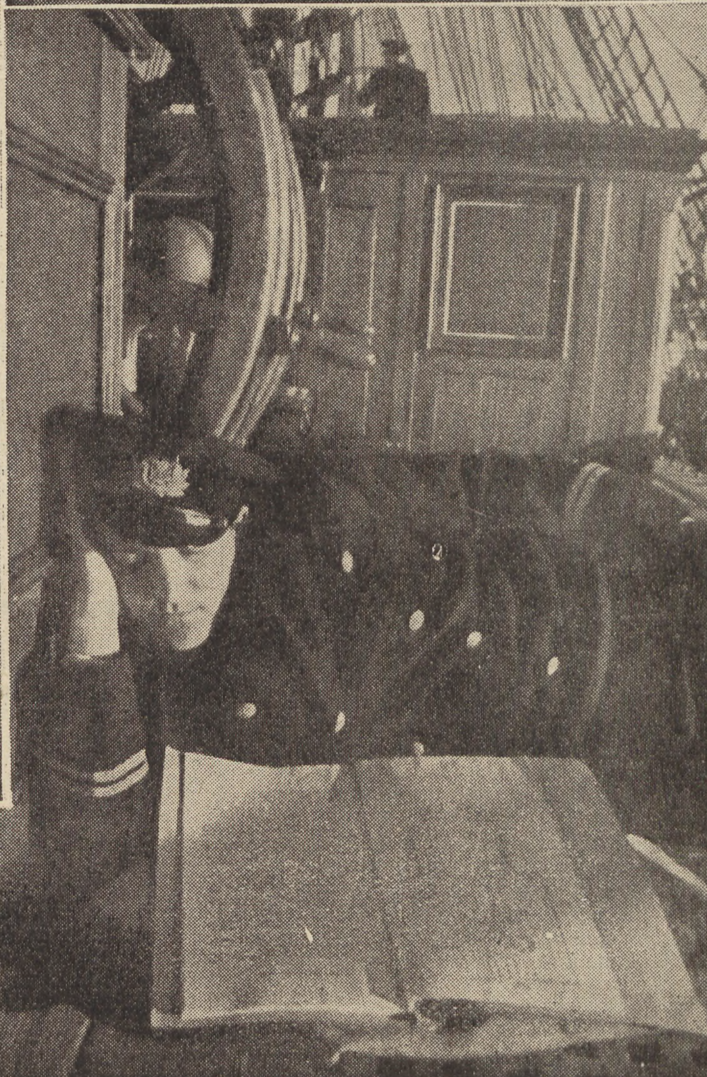
Objaśnienie zdjęć: Piękna sylwetka „Daru Pomorza" w czasie jego postoju w Kopenhadze ściągała codziennie na molo wielu Duńczyków.

2) „Życie nie jest romansem" — mówią z westchnieniem pomocnicy kucharza okrętowego Marcelego Witka w trakcie obierania kartofli.









3) Wygląda tak spokojnie, ale tylko na zdjęciu. W rzeczywistości na trasie Kopenhaga—Portsmouth, uczniowie przeżywali pewnego rodzaju „bujanie gości" t. zn. kołysanie.

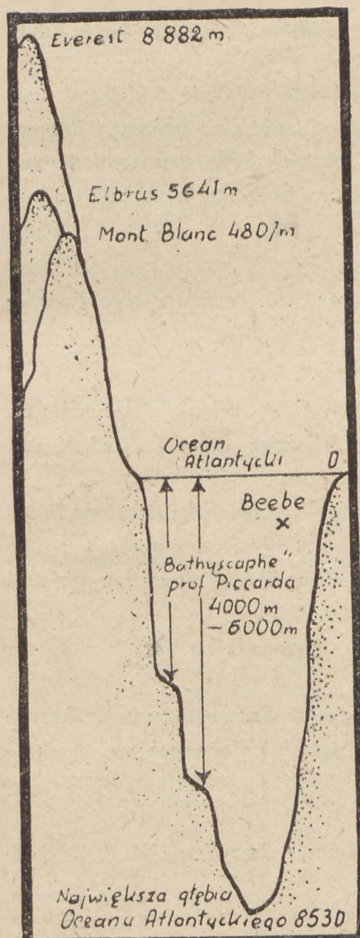
4) „Drugi oficer jest także człowiekiem" — powiedział nam oficer nawigacyjny statku, Szaub, gdy pokazaliśmy mu obok zamieszczone, dość „kompromitujące" zdjęcie, uchwycone przez naszego reportera.

Zdjęcia: Florian Staszewski

Po tajemnicę atomu na dno oceanu

Kto by przypuszczał, że dla wydarcia tajemnic oceanom trzeba się wznieść najpierw do stratosfery?

A jednak, jak się dopiero teraz okazuje, słynne wyprawy prof. Augusta Piccarda do stratosfery były jedynie przygotowaniem do opuszczenia się na dno oceanu. Profesor brukselskiego uniwersytetu dwukrotnie bił rekord wysokości osiągniętej przez człowieka, podnosząc się w r. 1931 w gondoli stratosferycznej na 15.281 m, a w rok później na 16.201 m, aby wreszcie zaatakować rekord amerykańskiego prof. Beebe, który w r. 1934 opuścił się w stalowej kuli na głębokość 923 m poniżej powierzchni oceanu. W zamiarze pobicia rekordu swego amerykańskiego kolegi, prof. Piccard bynajmniej nie kierował sie wyłącznie ambicją odkrywcy, lecz po prostu pragnął zrealizować swe młodzieńcze projekty, liczące obecnie blisko 40 lat. Sławny zdobywca stratosfery ma obecnie 64 lata, a już jako student uniwersytetu w Bastle opracował plany aparatu do badań głębin morskich, ukończywszy zaś Wyższą Szkołę w Zurichu, już jako profesor fizyki, poświęcił się pracy naukowej na polu badania promieni kosmicznych. Młody uczony Szwajcar zdobywa sobie wkrótce uznanie i obejmuje katedrę na Uniwersytecie w Brukseli. Dochodzi m. in. do przekonania, że aby pogrążyć się w otchłań oceanów, trzeba wpierw wystartować do stratosfery. Rozpoczyna więc swe wyprawy stratosferyczne, które przyniosły mu światową sławę. Dlaczego odważny odkrywca obrał tak „okrężną" drogę?



Przekrój najwyższych gór świata i największych głębin Oceanu Atlantyckiego.

Przyczyną były... promienie kosmiczne.

Promienie kosmiczne są najmniej zbadaną dziedziną fizyki, a właśnie zbadanie ich właściwości najbardziej pociągało prof. Piccarda i stało się głównym celem jego słynnych badań, eksperymentów i wypraw. Do obserwacji poczynionych nad promieniami kosmicznymi w stratosferze, należało jednak dołączyć obserwacje poczynione na wielkich głębokościach, aby otrzymać pełny obraz ich właściwości. Tam, na dnie oceanu, można dopiero przeprowadzić gruntowne badania tych tajemniczych promieni, stwierdzić stopień zdolności przenikania i ich zakres. Wykrycie zaś tych właściwości prowadzi do rozwiązania największego problemu współczesnego świata naukowego. Chodzi tu mianowicie nimniej, niwięcej, tylko o... energię atomową.

A więc... — ?

Nie dziwne, o fantastycznych barwach i kształtach niewinne rybki głębinowe, ale promienie kosmiczne i atom, będą głównym obiektem badań wyprawy głębinowej prof. Piccarda. Promienie kosmiczne posiadają niezwykłą moc rozbijającą atomy i wyzwalającą ich energię. „Dobrze" — powiedzą sceptycy — „ale przecież obecnie uczeni potrafią rozbić atom — żyjemy w epoce bomby atomowej!" Tak, niestety to prawda, ale zechciejcie zauważyć, że działanie bomby atomowej polega na rozbiciu atomów uranu, który jest najbardziej podatny na ten proces.

Wyprawa prof. Piccarda w głąb oceanu może mieć ogromne znaczenie nie tylko dla badań nad promieniami kosmicznymi, ale również dla poznania tych właściwości promieni, które powodują na przykład chorobę raka — jedną z największych plag ludzkości. Stwierdzono bowiem, że najsilniej działają one na wysokościach, w górach, podczas gdy w nizinach i pod ziemią słabiej. Tym zjawiskiem tłumaczy się właśnie fakt, że górnicy znacznie rzadziej chorują na raka niż np. górale. Zastanawiając się więc nad głębinową wyprawą prof. Piccarda doszliśmy aż... do raka.

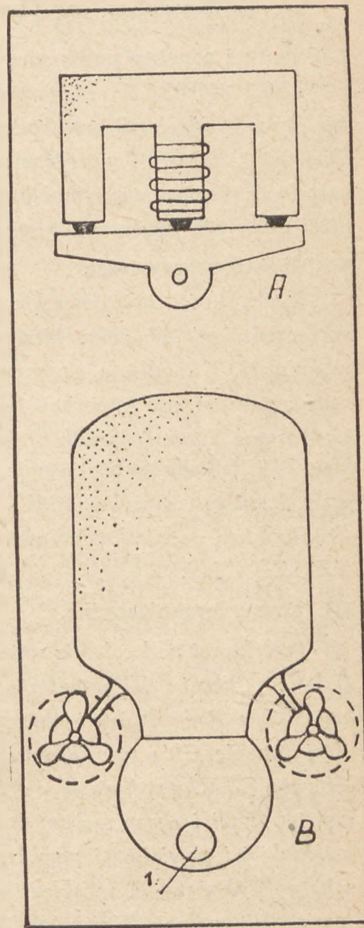
W wyprawie na dno oceanu obok znakomitych fizyków wezmą udział także biolodzy, a nawet geolodzy. Zbadanie życia głębinowego może w poważnym stopniu przyczynić się do uzupełnienia naszej wiedzy przyrodniczej.

Długoletnie doświadczenia i natura „baloniarza" skierowały prof. Piccarda na nową drogę, jeśli chodzi o wybór odpowiedniego aparatu głębinowego. Postanowił on w analogii do balonu wolnego skonstruować kulę głębinową, która by się jednak różniła tym od bathysfery prof. Beebe, że nie byłaby przywiązana do statku, lecz zdolna do swobodnego poruszania się, podnoszenia i zanurzania. Ten nowy statek głębinowy został ochrzczony przez swego twórcę mianem „bathyscafu". Składa się on zasadniczo z dwu części: kuli głębinowej i zbiornika. Podczas gdy kula stalowa odgrywa rolę gondoli stratosferycznej, zbiornik kształtu walca spełnia rolę balonu i właściwie służy jako pływak. Kula głębinowa jest nieco spłaszczona na biegunach, a jej stalowe ściany posiadają grubość około 10 centymetrów i obliczone są na wytrzymanie ciśnienia łącznego 250.000 ton. Na jeden centymetr kwadratowy stalowej ściany przewidziane jest ciśnienie około 400 kg chociaż teoretycznie wytrzymałość jej jest jeszcze większa i pozwala na opuszczenie się bathyscafu na głębokość wprost fantastyczną, a raczej urojoną, bo 15 km, podczas gdy największa głębia na kuli ziemskiej nie sięga nawet 12 km.

Prof. Piccard nie zamierza jednak opuszczać się tak głęboko. On sam mówi, że pragnie osiągnąć głębokość 4000 m, jednak wśród jego współpracowników krążą pogłoski, że w razie pomyślnego przebiegu granicą wyprawy będzie dopiero głębokość 6.000 m.

Umieszczony ponad kulą pływak jest w istocie zwykłym zbiornikiem o pojemności 32.000 litrów. Jest on napełniony benzyną, która spełnia podobną rolę jak wodór lub hel w balonie wolnym, to znaczy utrzymuje stalową kulę na żądanej głębokości. Pomocne w tym są również balasty oraz wentyle doprowadzające wodę do zbiorników. Balasty są umieszczone pod kulą i utrzymywane przez działanie elektromagnesu. Łączna ich waga wynosi 2,3 tony, a dzięki ich stopniowemu uwalnianiu bathyscaf może się podnosić dość szybko i wynurzyć na powierzchnię. Wentyle umieszczone w ścianach zbiornika, składającego się z 7 cystern, służą do wpuszczania wody do ich wnętrz, dzięki czemu bathyscaf staje się cięższy i opuszcza się na dół. W ten sposób kula głębinowa może dość swobodnie poruszać się w kierunku pionowym. Ruch poziomy aparatu, umożliwiony został dzięki wmontowaniu dwu śrub, napędzanych elektrycznymi motorami. Nadają one statkowi głębinowemu szybkość pół kilometra na godzinę.

Bathyscaf prof. Piccarda, zbudowany na zasadzie balonu wolnego, jest jednym z największych osiągnięć technicznych naszej doby. Różni się on od kuli głębinowej prof. Beebe przede wszystkim swobodą ruchów. Dość ciekawym szczegółem w rozwoju konstrukcyjnym kuli głębinowej jest fakt, że kształt kulisty aparatu głębinowego był pomysłem prezydenta Roosevelta, który żywo interesował się wyprawami prof. Beebe. Statek prof. Piccarda zostanie spuszczony na wodę ze statku macierzystego w zatoce gwinejskiej, a po zanurzeniu się jedynym łącznikiem ze światem będzie dla prof. Piccarda radio i aparat ultradźwiękowy. Dla kierowania statkiem w głębinach oceanu został zainstalowany specjalny aparat radarowy, który pozwoli na określenie każdorazowej zmiany miejsca. Na głębokości 600 metrów panują już nieprzeniknione ciemności, dlatego też bathyscaf został wyposażony w silne reflektory, które pozwolą na obserwację życia głębin. Samoczynne taśmy filmowe umieszczone na powierzchni kuli, jak również aparaty filmowe i fotograficzne zainstalowane w okienkach ochranianych przez grube 15 cm. szyby z plexiglasu, uchwycą wszelkie okazy głębinowej fauny i flory, jakie znajdą się w promieniach reflektorowych. Dla obrony przed atakami ze strony nieznanych jeszcze stworów morskich, bathyscaf został wyposażony w aparat wysokiej częstotliwości. Aparat ten wysyła promienie, które mają wysoce zabójcze właściwości. Reakcja nieznanych bliżej stworów morskich na tego rodzaju śmiercionośne promienie będzie również przedmiotem specjalnych obserwacji.



A — elektromagnes utrzymujący balast. B — schemat bathyscafu prof. Piccarda.

Poza wymienionymi już aparatami i urządzeniami, statek prof. Piccarda posiada szereg innych instrumentów automatycznych i obsługiwanych przez członków wyprawy, tak, że będzie on wyglądał niczym pływające laboratorium. Sfotografowane, zarejestrowane i opisane dziwy i tajemnice głębin zostaną po pomyślnym zakończeniu wyprawy oddane na usługi nauki i niewątpliwie przyczynią się w wielkim stopniu do rozszerzenia i pogłębienia naszej wiedzy o świecie.

Źródła:
„Jugoslovenski Mornar", Split
„Problemy", Warszawa
„Heute", Berlin

Jot-Wu.

Założenia i wytyczne

23. VI. 48 — 29. VI. 48

„ŚWIĘTA MORZA"

I. Termin i aspekty polityczne.

LIGA MORSKA organizuje w dniach 23—29. VI. 1948 r. po raz czwarty od chwili oswobodzenia kraju spod okupacji hitlerowskiej „Dni Morza". Tegoroczne uroczystości winny stać się ogólnonarodową manifestacją, mobilizującą uwagę społeczeństwa wokół niżej podanych polityczno-gospodarczych zagadnień.

II. Miejsce uroczystości.

Uroczystości świętomorskie obejmą cały kraj i wciągną całe społeczeństwo. W roku bieżącym uroczystości „Święta Morza" w dniu 29. VI. odbędą się przede wszystkim nad rzekami, jeziorami i stawami, lub miejscami lokalnych wycieczek. Tam też skoncentrowane zostaną wszelkie akcje, związane z lokalnym programem, jak defilady, przemówienia programowe, zawody wodno-sportowe, imprezy rozrywkowe itd.

Punktem centralnym uroczystości w dniu 29. VI. będzie SZCZECIN.

III. Formy organizacyjne.

Protektorat nad całością uroczystości objął Ob. Prezydent R. P. Bolesław Bierut. W komitecie honorowym uczestniczą: ob. ob. członkowie Rady Państwa i Rady Ministrów. W skali ogólno-polskiej funkcję Głównego Komitetu Wykonawczego przyjął Zarząd Główny L. M. współpracując ściśle z zainteresowanymi resortami państwowymi i organizacjami społeczno-politycznymi. W skali wojewódzkiej i powiatowej powołano wojewódzkie i powiatowe Komitety Wykonawcze, w skład których weszli przedstawiciele administracji ogólnej: Wojska Polskiego, kuratorium, partii politycznych: PPR, PPS, SL, SD, PSL, SP, Związków zawodowych: CKZZ, Zw. Samopomocy Chłopskiej, ZWP, Zw. Dziennikarzy; organizacji społecznych: Ligi Kobiet, PCK, Tow. Przyjaźni Polsko-Radzieckiej, RTPD, Zw. b. Więźniów Politycznych, Związek Inwalidów, Osadników Wojskowych, Zw. Uczestników Walki o Niepodległość i Demokrację, Ligi Lotniczej; organizacji młodzieżowych: „Służba Polsce", ZWM, OMTUR, ZMD, Wici, ZHP i demokratyczni przedstawiciele świata nauki i sztuki.

Motorem całej pracy propagandowo-organizacyjnej pozostaje sieć terenowa Ligi Morskiej.

Lokalnych Komitetów Honorowych — wojewódzkie, powiatowe Komitety i Komitety Wykonawcze „Dni Morza" — nie powołują.

IV. Środki propagandy.

Wszystkie ośrodki propagandowe będą nastawione na pełne wykonanie słuszności politycznych założeń święta, o których była mowa na początku.

Zarząd Główny L. M. wyda centralnie: 1. Plakat, 2. Fotobroszurę, 3. Drukowane hasła, 4. Nalepki okienne a 20, 50 i 100 zł, 5. Znaczki kwestarskie do zbiórek ulicznych, 6. Trzy specjalne znaczki pocztowe, 7. Trzy specjalne datowniki pocztowe z hasłami, 8. Broszurę — konspekt o planie morskim, 9. Broszurę — Liga Morska po wojnie.

Treść haseł jest wspólna dla całego kraju.

Prasa, Radio i Kino

będą popularyzowały słuszność politycznych założeń tegorocznych uroczystości świętomorskich. Prasa codzienna będzie informowana przez agencje prasowe: PAP, SAP, RAP, APL i ZAP. Prasa lokalna — poprzez konferencje prasowe zwołane przez Wojewódzkie Komitety Wykonawcze. Periodyki — poprzez bezpośrednie zwrócenie się Zarządu Głównego L. M. do poszczególnych redakcji. Radio: codziennie kwadranse radiowe, a w ich ramach wywiady, odczyty, pogadanki, słuchowiska.

Tematyką wiążącą będzie aktywizacja rejonu szczecińskiego, praca portów, współzawodnictwo pracy na Wybrzeżu, handel międzynarodowy, rybołówstwo morskie.

W ramach akcji radiowej „Dni Morza", wygłoszą przemówienia: Minister Przemysłu i Handlu, Minister Żeglugi, Prezes Rady Głównej L. M.

23. VI. — transmisja z „Wianków".

26. VI. — w ramach audycji „przy sobocie po robocie" — audycja ze stoczni.

29. VI. — do południa — transmisja centralnych uroczystości, po południu — „Morski" podwieczorek przy mikrofonie.

Kina: Okres „Dni Morza" będzie nasycony krótko i długometrażowymi filmami o tematyce morskiej. Specjalną rolę odegrają kina objazdowe (przed seansem krótka prelekcja i kolportaż bezpłatnych materiałów propagandowych).

Jako jeden ze środków propagandowych zostanie rozpisany przez Zarząd Główny L. M. w ramach „Dni Morza" konkurs literacki na nowelę, której tematykę obejmie praca na morzu.

Najważniejszym zadaniem sieci terenowej w czasie od 23—29. VI. będzie wygłoszenie odczytów i prelekcji oraz dopełnienie ich występami artystycznymi (pieśni, muzyka, filmy morskie). Akcja obejmie szkoły wszystkich typów, zakłady pracy i szerokie rzesze społeczeństwa.

V. Sport i wycieczki.

W ramach „Dni Morza" temu odcinkowi pracy poświęci się dużo uwagi, specjalnie w dniu 23. VI. — „Wianki".

Centralny Zarząd Główny czyni starania urządzenia spływu sportowo - turystycznego czechosłowacko - polskiego, z ewent. udziałem reprezentantów innych państw słowiańskich, Odrą od Wrocławia do Szczecina.

Woj. i Pow. Komitety Wykonawcze wspólnie z klubami wodnymi urządzą w ramach „Dni Morza" specjalne pokazy i imprezy wodno-sportowe. W czasie „Dni Morza" będą uruchomione specjalne pociągi popularne do Szczecina i zbiorowe wycieczki do portów nadmorskich.

VI. Akcja zbiórkowa.

W ramach „Dni Morza" będzie na terenie całego Państwa przeprowadzona zbiórka pieniężna.

VII. Ramowy program „Dni Morza".

23. VI. — w godzinach wieczornych — „Wianki", tam gdzie nie ma wody — ogniska Kupały. Młodzież zapala „Wici Morza" wzdłuż granicy zachodniej i morskiej.

24—28. VI. — Akcja odczytowa — prelegencka, imprezy kulturalno-rozrywkowe, zabawy ludowe, zawody wodno-sportowe, spływy, sztafety piesze, rowerowe i motocyklowe. Specjalny poranek morski w szkołach wszystkich typów.

23—29. VI. Zbiórki pieniężne, prowadzone przez cały czas trwania „Dni Morza".

29. VI. Punkt centralny święta w Szczecinie: w większych ośrodkach miejskich oraz miejscowościach, położonych nad wodą — uroczystości lokalne.

W SZCZECINIE:

Msza św. Przemówienie programowe Prezydenta R. P. i działaczy ligowych.

Defilada.

Po południu: zwiedzanie portu holownikami.

Wieczorem: zawody sportowe, zabawa ludowa z występami artystycznymi.



Kronika Org. Ligi Morskiej

Nasze zadania

W dniu 9 maja obradowała w Warszawie zwierzchnia władza Ligi Morskiej — Rada Główna.

Przedmiotem obrad między innymi były zagadnienia natury organizacyjnej, które nabierają szczególnej wymowy wobec stałego rozrostu naszej organizacji, liczącej przeszło ½ miliona członków. Rosnącej sieci terenowej należy pomóc w pracy, służąc radami, wskazówkami a częstokroć materialnymi subsydiami. Biorąc pod uwagę dotychczasowe osiągnięcia należy:

1) Wprowadzić *planowość pracy* na wszystkich szczeblach organizacyjnych w oparciu o szczegółowy preliminarz budżetowy ogniw.

2) Włączyć ogniwa organizacyjne Ligi Morskiej do realizacji odbudowy portów i ich urządzeń w ramach programu morskiego w trzyletnim planie gospodarczym — w szczególności aktywizacji rejonu szczecińskiego i akcji osiedleńczej na Wybrzeżu.

3) Objąć patronat nad załogami okrętów wojennych i statków handlowych, domami marynarzy, rybaków. Popierać współzawodnictwo pracy wśród pracowników morza.

4) Zrealizować prace ideologiczno - wychowawcze poprzez prasę, odczyty i prelekcje. Ma to na celu wykorzenienie fałszywych i szkodliwych pojęć wielkomocarstwowych, imperialistycznych (w postaci walki o zdobycie kolonii itp.), pokutujących w naszych szeregach po działalności sanacji.

5) Otoczyć specjalną opieką Koła Szkolne Ligi Morskiej nie objęte „Służbą Polsce". Specjalną uwagę należy zwrócić na zagadnienia: a) wychowania obywatelskiego, b) popularyzacji zagadnień marynistycznych, c) modelarstwa, d) sportu wodnego, wycieczek i turystyki.

6) Przeprowadzić masową akcję zapoznawczo - szkoleniową w zakresie pływania, wioślarstwa i żeglarstwa na wszystkich ośrodkach wodnych, będących w naszej dyspozycji, współpracując ściśle z organizacją „Służba Polsce".

7) Opracować przewodnik szlaków turystyki wodnej po jeziorach, rzekach i morzu. Organizować masowe wycieczki turystyczne ze szczególnym uwzględnieniem połączenia akwenu Wisły z Odrą.

8) Uaktywnić wszystkie ogniwa organizacyjne pod względem propagandowym, szkoleniowym, sprawozdawczo - finansowym i pogłębić pracę ideowo-wychowawczą.

Zrealizowanie przewidzianych prac przyczyni się do nadania jednolitej i sprężystej formy organizacyjnej i do wzrostu liczebnego przynajmniej o 50%.

Plan pracy na rok 1948 przedłożony do zatwierdzenia Radzie Głównej został przyjęty z entuzjazmem. Przejście do planowej pracy według z góry opracowanego schematu przy jednoczesnym skrystalizowaniu założeń jest zdrowym ideologicznie objawem i poważnym osiągnięciem. Wykonanie zadań, stojących przed naszą organizacją i nakreślonych w planie prac, zależy niewątpliwie od nas samych. Na podstawie dotychczasowych doświadczeń wyrażam głęboką wiarę, iż realizacja zadań, jakie postawiliśmy sobie w roku 1948, przekroczy granice planowania.

St. Kiryluk, ppłk.
v-prezes Rady Głównej L. M.

Obrady Plenum Rady Głównej Ligi Morskiej

9 maja w sali konferencyjnej Zarządu Głównego Ligi Morskiej odbyło się plenum Rady Głównej L. M. pod przewodnictwem Prezesa Rady Kontradm. Mohuczego. W Prezydium zasiedli v-minister żeglugi Petrusiewicz i mgr. Jasiuk Tadeusz.

Porządek obrad był następujący: Zagajenie, odczytanie protokółu z posiedzenia Rady Głównej, odbytego w dniu 16 marca 1947 r., referat ideologiczny, sprawozdanie z czynności Prezydium Rady Głównej, sprawozdanie Zarz. Gł. za r. 1947, program prac Zarz. Gł. łącznie z preliminarzem budżetowym na rok 1948, dyskusja, zatwierdzenie sprawozdań Zarz. Gł., wybory uzupełniające do Zarz. Gł., zatwierdzenie wniosków w zakresie ogólnym i planu działalności L. M.

Po zagajeniu obrad kontradm. Mohuczy zwrócił się z apelem, by obrady, wnioski i uchwały były nacechowane zespoleniem woli i wysiłku obecnych, tak potrzebnych do nadania jednolitego charakteru Lidze Morskiej, jako organizacji wyższej użyteczności publicznej w Polsce Ludowej.

Po zatwierdzeniu protokółu z ostatnich obrad, członek Prezydium Zarządu Głównego, ob. J. Bogusz, wygłosił obszerny referat ideologiczny, w którym naświetlił fałszywą politykę władz ligowych Ligi Morskiej i Kolonialnej, cytując wyjątki z wystąpień przedwojennych przywódców ligowych, które w pełni demaskują ich wrogie i faszystowskie stanowisko. Referent zastrzegł sobie, że wśród szerokich mas członkowskich LMK, dawano niejednokrotnie dowody zdrowych i uzasadnionych odruchów przeciw polityce, prowadzonej przez kierownictwo organizacji.

Po omówieniu sytuacji międzynarodowej, polskiej polityki i gospodarki morskiej, referent omawiając zadania Ligi Morskiej po wojnie, powiedział: „Między innymi zadania Ligi Morskiej polegają na: przyczynianiu się do pogłębiania szerokiego zrozumienia programu demokracji ludowej, zapoznaniu społeczeństwa z planem gospodarczym, szczególnie z planem morskim i mobilizowaniu ludzi do jego wykonania. Jednym z zasadniczych zadań Ligi jest przyczynianie się do dalszego pogłębienia przyjaźni z narodami Związku Radzieckiego i państwami demokracji ludowej. Liga Morska jest organizacją, która winna się przyczynić do uświadomienia społeczeństwa o istocie polityki imperializmu, a w szczególności demaskować imperializm amerykański i angielski na przykładach ich polityki kolonialnej. Liga Morska musi czynnie współdziałać w dalszej konsolidacji ideowej naszego społeczeństwa. Podstawowym elementem tej konsolidacji jest zjednoczenie się przodującej w narodzie klasy robotniczej w jedną partię robotniczą.

Tak rozumiejąc swoje obowiązki, ligowcy przyczynią się do umocnienia i rozbudowy naszego 500 km wybrzeża morskiego.

Długotrwałe oklaski świadczyły o tym, że zawarte w referacie tezy i założenia są odźwierciadleniem poglądów, nurtujących członków L. M. Jasne i sprecyzowane ujęcie ideologii L. M. jest tym ważniejsze, że nieraz napotykamy na wypaczanie ideologii Ligi, na wysuwanie fałszywych i niesłusznych koncepcji, nie mających nic wspólnego z naszymi założeniami.

Przyjęcie tez, zawartych w referacie ob. Bogusza, jest jeszcze jednym stwierdzeniem faktu, że **Liga Morska jest organicznie związana z życiem narodu, z Demokracją Ludową, z naszą rzeczywistością społeczną, że praca w Lidze Morskiej — to praca dla narodu Polskiego.**

Na wniosek ob. Walichnowskiego Plenum postanowiło wydać referat ob. Bogusza w postaci broszury.

Sprawozdanie z czynności Prezydium Rady Głównej złożył sekretarz mgr. Jasiuk. Referent stwierdza, że Zarząd Główny zrobił wiele dla pokonania trudności organizacyjnych, finansowych i terenowych. W poczynaniach tych Rada przyjmowała czynny udział, a Prezes Rady uczestniczył na wszystkich posiedzeniach Prezydium i Plenum Zarządu Głównego i wizytował teren celem uzyskania właściwego poglądu na pracę w Okręgach. Rada Główna przeprowadziła szereg konferencyj w sprawach Ligi Morskiej w Ministerstwie Żeglugi, Rolnictwa, Spraw Zagranicznych, Obrony Narodowej i Zarządzie Miejskim m. st. Warszawy. Rada stwierdza, że mimo wielu pomyślnych osiągnięć, wiele jeszcze zostaje do zrobienia, a w szczególności w terenie.

Rada stwierdza, że jednym z zasadniczych zagadnień, obok usprawnienia organizacyjnego jest nasilenie pracy ideowo - wychowawczej, wykorzystanie w większym niż dotąd stopniu radia, prasy i filmu dla propagandy spraw ligowych. Sprawozdanie z pracy za rok 1947 i program pracy Zarządu Głównego na rok 1948 referował **Sekretarz Generalny Ligi Morskiej ppłk. Kiryluk.** Sprawozdanie wykazało, że po pokonaniu trudności w stadium organizacyjnym Liga Morska przeszła do pracy systematycznej i planowej. Sekretarz Generalny referując plan pracy na rok 1948 zaznaczył, że możliwości jego realizacji nie budzą żadnych zastrzeżeń. Rozbicie planu pracy na poszczególne kwartały dokładnie i szczegółowo precyzuje zadania na poszczególnych etapach.

Preliminarz budżetowy na rok 1948 referował **v-min. Salcewicz** — skarbnik Zarządu Głównego. Również preliminarz wykazał realność podejścia do jego opracowania. Plan pracy i preliminarz zostały przyjęte bez poprawek.

W ożywionej dyskusji, jaka rozwinęła się nad punktami porządku dziennego, poszczególni członkowie Rady Głównej wiele uwagi poświęcili zagadnieniom zawartym w referacie ideologicznym. Członkowie Rady wypowiedzieli się również za **jak najściślejszą współpracą z Polskim Związkiem Zachodnim,** którego cele i założenia pokrywają się z założeniami Ligi Morskiej.

Zwrócono uwagę na konieczność nasilenia akcji propagandowej i wydawniczej, na konieczność współpracy z Instytutem Bałtyckim. Wiele uwagi poświęcono zagadnieniu wychowania młodzieży, zrzeszonej w szeregach Ligi Morskiej, zagadnieniom wycieczek i obozów.

Członek Rady Głównej i dyr. Instytutu Bałtyckiego **dr Borowik J.** obiecał ścisłą współpracę i pomoc Instytutu Bałtyckiego w realizacji planów wydawniczych Ligi Morskiej.

Po wyczerpującej dyskusji przyjęto i zatwierdzono sprawozdanie za rok 1947 i plan pracy Zarządu Głównego na rok 1948.

Z powodu zdekompletowania składu Zarządu Głównego na skutek choroby lub rezygnacji z pracy niektórych członków, przeprowadzono wybory uzupełniające i ukonstytuowano nowy Zarząd Ligi Morskiej w składzie następującym: **vice-minister Salcewicz J. — prezes, Nowak Jan — I v-prezes, Koral — II v-prezes, Schubert Edward — Sekretarz Generalny, Bogusz J. —**



Prezydium obrad

z-ca sekr. generalnego, Ersler M. — skarbnik, Wojsznis J. — z-ca skarbnika. Dotychczasowy Sekretarz Generalny Ligi Morskiej ppłk. Kiryluk został wybrany zastępcą Prezesa Rady Głównej Ligi Morskiej. W ten sposób zebrani dali wyraz uznania dla ofiarnej i wydajnej pracy ppłk. Kiryluka.

Po wyborach Prezydium przyjęło do zatwierdzającej wiadomości wnioski o przyznaniu obwodom 20 proc. udziału w składkach członkowskich i ścisłej współpracy Ligi Morskiej z Instytutem Bałtyckim. Zatwierdzono umowę zbiorową ze Związkiem Pracowników Społecznych, zatwierdzono powstałą przy Zarządzie Głównym Centralę Gospodarczą i umowę zawartą z Prasą Wojskową w sprawie wspólnego wydawania periodyków.

Rada Główna upoważniła Zarząd Główny do kupienia na własność Ligi Morskiej domu „Riwiera Polska" w Gdyni z przeznaczeniem go na hotel turystyczny. Po przyjęciu wniosków Prezydium Rady Głównej przyjęło następujące rezolucje.

Rezolucja

1) Liga Morska jako organizacja społeczna ma za zadanie mobilizację opinii publicznej, wysiłku społecznego i społecznych środków materialnych dla realizacji wielkiego planu morskiego Polski Ludowej.

2) Obóz Demokracji Ludowej wysunął sprawę powrotu Narodu Polskiego na ziemie Piastów i odzyskania szerokiego wybrzeża. Nie mogła wysunąć tego sanacja, zaślepiona nienawiścią do Związku Radzieckiego. Bez Związku Radzieckiego, przyjaźni z nim i sojuszu nie było możliwe osiągnięcie ani obecnych granic zachodnich, ani 500-kilometrowego wybrzeża. Trwały sojusz ze Związkiem Radzieckim i państwami demokracji ludowej jest gwarancją nienaruszalności naszych granic. Toteż jednym z zasadniczych zadań Ligi jest przyczynianie się do dalszego pogłębiania przyjaźni z narodami Związku Radzieckiego i państwami Demokracji Ludowej.

3) Liga Morska jest organizacją, która winna pogłębiać uświadomienie społeczeństwa o istocie polityki imperializmu, demaskując w szczególności imperializm amerykański i angielski na przykładach ich barbarzyńskiej polityki kolonialnej.

4) Stworzenie wielkiego planu morskiego jako części narodowego planu odbudowy gospodarczej, realizacja tego planu i osiągnięcia na odcinku morskim były możliwe dlatego że władzę w Polsce objęła Demokracja Ludowa, że przeprowadzono zasadnicze reformy społeczno-gospodarcze, zaprowadzono gospodarkę planową. Władza demokracji ludowej i walki o wykonanie w całej rozciągłości planu odbudowy gwarantują realizację wielkiego planu morskiego.

Jednym z podstawowych zadań Ligi jest przyczynienie się do pogłębienia szerokiego zrozumienia programu Demokracji Ludowej, zapoznania społeczeństwa z narodowym planem gospodarczym, szczególnie na odcinku morskim i mobilizowanie do jego wykonania. Popularyzacja współzawodnictwa pracy, które świadczy o wyzwoleniu twórczych sił Narodu przyczyni się do realizacji planu morskiego.

5) Nasze osiągnięcia na odcinku morskim były możliwe dzięki stale umacniającej się konsolidacji społeczeństwa polskiego, która wykuwała się w walce z rodzimą i zagraniczną reakcją. Podstawowym elementem dalszego pogłębienia tej konsolidacji jest zjednoczenie przodującej w Narodzie klasy robotniczej w jedną partię robotniczą oraz zacieśniający się sojusz robotniczo-chłopski.

Liga musi czynnie współdziałać w dalszej konsolidacji ideowej naszego społeczeństwa. Ligowe koła młodzieży muszą włączyć się do „Służby Polsce".

6) Musimy wychować ligowca w głębokim zrozumieniu ducha demokracji i postępu naszej rzeczywistości i nie możemy dopuścić do wypaczenia tego wychowania przez puste frazesy wiszącego w próżni poza czasem i przestrzenią. Liga Morska jest organicznie związana z życiem Narodu, z Demokracją Ludową, z naszą rzeczywistością społeczną, jak morze jest organicznie związane z zapleczem i lądem.

Naród Polski realizuje wielkie i piękne zadanie budowy Polski lepszej, szczęśliwszej, Polski przemysłowo-rolniczej i morskiej, Polski suwerennej, w której okręty i stocznie, huty i kopalnie pracują dla dobra Ojczyzny, dla ludu, w której morze nie jest narzędziem agresji i podboju, a warsztatem pracy dla celów pokoju, demokracji, dobrobytu i sprawiedliwości społecznej. W budowie takiej Polski, Polski Ludowej, Liga Morska wytęży wszystkie swoje siły. Rada Główna Ligi Morskiej, zebrana na Plenarnym Posiedzeniu w dniu 9 maja 1948 r., w imieniu milionowej rzeszy członków zakłada stanowczy protest przeciwko nowym, masowym egzekucjom patriotów greckich.

Głęboko wstrząśnięci wieścią o straceniu w ciągu zaledwie 3 dni 246 bezrobotnych więźniów politycznych, poruszeni do żywego apelem 1.500 demokratów greckich, internowanych przez reżim ateński w więzieniach i obozach koncentracyjnych, wzorowanych na Ravensbruck i Oświęcimiu, domagamy się stanowczo natychmiastowego zaniechania egzekucyj, likwidacji faszystowskich obozów koncentracyjnych i uwolnienia więzionych patriotów greckich.

Solidaryzujemy się w pełni z uchwałą światowej konferencji pomocy demokratycznej Grecji, która na Sesji odbytej w kwietniu w Paryżu przy udziale najwybitniejszych przedstawicieli narodów Europy i Ameryki, ostro napiętnowała brutalną interwencję amerykańskich i angielskich sił zbrojnych, wspierając reżim quislingowski Tsaldarisa — Sofulisa przeciw narodowi greckiemu, który bohatersko broni swej suwerenności.

Amerykańska flota okupuje bezprawnie porty greckie. Anglosascy imperialiści pragną półwysep grecki przekształcić w bazę wypadową przeciw narodom słowiańskim, w przyczółek ekspansji na Bałkany i Bliski Wschód.

Liga Morska piętnuje imperialistyczną politykę deptania suwerenności narodu greckiego.

Amerykański Trybunał w Norymberdze uwolnił hitlerowskich zbrodniarzy wojennych od odpowiedzialności za mordowanie partyzantów. Oficjalne wypowiedzi i cała praktyka heroldów „amerykańskiej cywilizacji" przekonują nas o konieczności dalszej maksymalnej konsolidacji wewnętrznej, o potrzebie jeszcze ściślejszego zespolenia wszystkich sił pokojowych i antyimperialistycznych, które mają przewagę nad siłami intrygantów wojennych i stale rosną.

Zebrani w 3 rocznicę zwycięstwa nad hitleryzmem, przesyłają braterskie pozdrowienia bohaterskiemu narodowi greckiemu, który po przepędzeniu hitlerowskich okupantów zmaga się z nowym najazdem.

Zapewniamy, że nie ustaniemy w akcji pomocy i solidarności w jego słusznej walce o własną niepodległość i sprawiedliwy pokój.

O godzinie 17.30 Prezes Rady Głównej, kontradm. Mohuczy, dziękując zebranym za owocne obrady, zamknął posiedzenie. (R. G.)

Informacje terenowe

W Bydgoszczy odbył się Zjazd Delegatów Ligi Morskiej Okr. Pomorskiego

Obrady zagaił prezes zarządu okręgu Ligi, St. Janicki, powołując do prezydium przedstawicieli władz i organizacji. Po przemówieniach powitalnych delegata wojewody pomorskiego oraz prezydenta miasta, referat ideowo-polityczny wygłosił przedstawiciel Zarządu Głównego Ligi Morskiej, wiceminister Salcewicz, który scharakteryzował odwieczne dążenia narodu polskiego do posiadania własnego dostępu do morza, stwierdzając, że dzięki męstwu oręża radzieckiego polska flaga morska powiewa nad 500-kilometrowym pasem polskiego Wybrzeża. Omówiwszy następnie sytuację międzynarodową mówca oświadczył, że Liga Morska ma obecnie do spełnienia ogrom zadań. W planie pracy na rok bieżący Liga Morska nakreśliła sobie m. in.: uaktywnienie i wzmożenie pracy propagandowej, prac wydawniczych (broszury, periodyki itd.), akcji odczytowej, ożywienie pracy w kołach młodzieżowych Ligi (sport rzeczny i morski, turystyka itd.), uaktywnienie zbiórki funduszów okręgu pomorskiego na cele obrony morskiej.

Zjazd zaaprobował jednomyślnie wysłanie depesz hołdowniczych do Prezydenta Rzeczypospolitej, premiera rządu, Marszałka Polski i Zarządu Głównego Ligi Morskiej w Warszawie.

Po przerwie odczytano sprawozdania z działalności ustępującego zarządu za ubiegły okres. Dotychczasowy se[illegible]etarz zarządu okręgowego, mgr. Krzywiec, p[illegible]dkreślił, iż Liga Morska na Pomorzu poszczycić się może poważnymi osiągnięciami. W parze ze stałym wzrostem liczby członków Ligi, idzie głębokie uświadomienie społeczeństwa do spraw morskich. Dowodem tego — zeszłoroczne „Święto Morza", które na Pomorzu obchodzone było przy tłumnym udziale przedstawicieli wszystkich bez wyjątku warstw społecznych.

W dyskusji nad sprawozdaniami podkreślono zgodnie, iż Liga Morska winna stać się na Pomorzu przodującą organizacją społeczną. Zamierzenia Ligi będą w roku bieżącym realizowane pod hasłem zagospodarowania Wybrzeża i wzmocnienia naszej floty wojennej.

Walny zjazd uchwalił plan pracy i preliminarz budżetowy na rok 1948.

Na zakończenie zjazdu wybrany został nowy zarząd okręgu pomorskiego Ligi Morskiej w składzie: Aisner Budzyński, dyr. Charlemagne, dyr. Cyłkowski, Dornowski, Dzięgielewski, Goralewski, Janicki, prok. Karls, Kostrz, mgr. Krzywiec, sędzia Madejski, dyr. Niewodniczański, Rutkowski, Rzanny, Rolirad, Szukszta, Wrońskí i Zieliński. Do kom. rew. wybrano Walentowicza, Krobskiego i Chojnackiego. Podkreślić należy niezwykle efektowną dekorację sali obrad o motywach morskich, wykonaną przez uczniów Liceum i Gimnazjum Administracyjnego, którzy równocześnie urządzili wystawę modeli sprzętu wodnego.

Wystawa Morska w Łodzi

Wystawa odbyła się w sali Okręgu L. M. w Łodzi. Wycieczki zorganizowane przez Koła L. M. zwiedzały wystawę również poza tymi godzinami. Zainteresowanie wystawą średnie, zwiedzających ogółem 3 tysiące osób. Wstęp na wystawę był bezpłatny.

Na wystawę złożyły się eksponaty, wykonane przez kilku członków Oddz. I Ligi Morskiej. Były to: 18 modeli okrętów wojennych, 8 modeli statków handlowych, makieta konwoju, model wodno-płatowca, odcinki sieci rybackich, mapy Wybrzeża, plany portów, spisy okrętów wojennych i handlowych R. P., tablice poglądowe, przekroje okrętów, roczniki czasopism morskich i marynistycznych, książki i podręczniki żeglarstwa, fotografie.

Opinia publiczności i prasy o wystawie — dodatnia. Głównymi organizatorami wystawy byli: ob. Styczyński Karol — kierownik wystawy, Rachowski Jerzy i Kulczycki Bogumił. Po zamknięciu wystawy część eksponatów wypożyczono kierownictwu wystawy, zorganizowanej przez Polską YMCA w Łodzi.



Fragment wystawy Okr. Łódzkiego Ligi Morskiej

Kurs wiedzy o morzu

Zarząd Okręgu Ligi Morskiej w Kielcach rozpoczął cykl odczytów marynistycznych w celu rozpowszechnienia wśród najszerszych warstw społeczeństwa kieleckiego wiedzy o morzu.

Zapoczątkowaniem tej propagandowej akcji był odczyt członka Prezydium Zarządu Głównego Ligi Morskiej, ob. Jerzego Bogusza, na temat „Liga Morska jej cele i zadania w dobie obecnej".

Odczyt ściągnął do Sali Ligowej szerokie warstwy społeczeństwa, działaczy ligowych, robotniczych i młodzieżowych, aktywistów partyjnych i związków zawodowych.

Przed rozpoczęciem odczytu przemówił Prezes Okręgu mgr. O. Uhlig, zaznajamiając zebranych działaczy ze znaczeniem akcji odczytowej, prowadzonej przez Okręg dla rozpowszechnienia wiedzy o morzu. Prezes Uhlig podał, że wszyscy, którzy wysłuchają cykl odczytów marynistycznych i złożą egzaminy otrzymają dyplomy aktywistów ligowych.

Wygłoszony przez ob. Bogusza odczyt spotkał się z ogólnym zainteresowaniem publiczności, a huczne brawa świadczyły o docenieniu tych ważkich problemów morskich, które zostały poruszone w przemówieniu. Żywą reakcję zebranych wywołały następujące fragmenty referatu ob. Bogusza:

„W zwycięstwie demokracji w Czechosłowacji widzimy nowe możliwości rozwoju Szczecina, już nie tylko jako portu polskiego, ale jako bardzo ważnego węzła komunikacyjnego dla wszystkich narodów południowo-wschodniej Europy. Rozwiązanie kompleksu szczecińskiego, którego kręgosłupem jest Odra, zwiększy niezawisłość gospodarczą Polski i niezależność bratnich narodów słowiańskich z Czechosłowacją na czele".

„Pogłębienie konsolidacji narodu polskiego, wzmacniająca się jedność w klasie robotniczej utrwala nasze zdobycze na morzu, gwarantuje pełną i szybką realizację Wielkiego Planu Morskiego, który przyczynia się walnie do podniesienia bogactwa narodowego i poprawy bytu mas pracujących".

„Słuszna polityka naszego Rządu, sojusz i przyjaźń ze Związkiem Radzieckim umożliwiły nam odzyskanie 500 km piastowskiego wybrzeża i jego zagospodarowanie. Nikt i nic nie byłoby w stanie poderwać przeświadczenia narodu o polskości ziem nad Odrą, Nysą i Bałtykiem. Gwarancją nietykalności naszych granic na zachodzie jest trwały sojusz z ZSRR. i bratnimi narodami słowiańskimi, stale wzrastający w walce z imperialistami, podżegaczami wojennymi i ich satelitami, obóz postępu i pokoju na całym świecie".

Po odczycie były wyświetlane filmy oświatowe o charakterze morskim i rozrywkowym.

W ramach cyklu odczytów marynistycznych w sali Ligowej, zamiast odczytu, Kierownika Wydziału Wychowania Morskiego Zarządu Głównego ob. Kasprzaka na temat „Obozy żeglarskie i wypoczynkowe Ligi Morskiej", który nie przybył z powodu choroby, wygłosił pogadankę na powyższy temat Prezes Okręgu Uhlig, poczem zostały wyświetlone filmy: nauka pływania, suszenie ryb i manewry wojskowe.

Następnym odczytem w ramach akcji propagandowej „wiedzy o morzu" będzie odczyt Min. Salcewicza na temat „Znaczenie gospodarcze morza dla Polski"

Z Okręgu Śląsko-Dąbrowskiego

Konferencja prezesów, sekretarzy i skarbników Obwodów Ligi Morskiej okręgu Śląsko-Dąbrowskiego
odbyła się w sali Marmurowej Urzędu Wojewódzkiego w Katowicach.

Zarząd Główny Ligi Morskiej reprezentował ną zjeździe Sekretarz Generalny Ligi Morskiej, ppłk. Kiryluk.

Po zagajeniu konferencji przez vice-prezesa Jańczaka i przyjęciu przez zebranych porządku obrad głosu udzielono ppłk. Kirylukowi, który omówił zadania i rozwój Ligi Morskiej od chwili jej założenia do dnia dzisiejszego. Akcentując przy tym błędy Kierownictwa Władz Ligi Morskiej przed wojną, która nastawiała się na kolonie i na emigrację, mówca wyraził uznanie dla pracy Okręgu i nakreślił wytyczne pracy na najbliższy okres.

W imieniu zarządu Okręgu Ligi Morskiej wystąpił vice-prezes Supiński, który uzasadniając cel zwołania konferencji wyjaśnił, że zarządowi chodziło o nawiązanie kontaktu z obwodami, zaznajomienie Zarządu Głównego z potrzebami terenu i udzielenie wskazówek organizacyjnych. Z kolei wystąpili prezesi Obwodów Ligi Morskiej, którzy stwierdzili, że praca na ich terenie rozwija się pomyślnie. Są jednak niedociągnięcia, które można usunąć przez: a) zwiększenie odprowadzonego % składek na rzecz obwodu do 20%, b) regularne dostarczanie pism ligowych, c) zajęcie się w większym stopniu, niż dotychczas, młodzieżą ligową, udostępnienie jej wycieczek nad morze, rozwijanie modelarstwa, które jest wyjątkowo atrakcyjne i ma duże znaczenie wychowawcze, d) porozumienie się z CKZZ w sprawie umożliwienia potrącenia składek z list płac.

Reasumując wyniki dyskusji sekretarz okręgu, Artur Bubik, zatrzymał się dłużej nad zagadnieniem zorganizowania kursów instruktorów żeglarskich i instruktorów modelarstwa.

Zagadnienia finansowe omawiał skarbnik Okręgu, Franciszek Kiedroń, sprawy organizacyjne omówił inspektor organizacyjny Teodor Stryczek.

Konferencja, na której miała miejsce wymiana zdań i poglądów, wpłynie dodatnio na dalszy rozwój pracy Okręgu. Uważamy za pożądane organizowanie konferencyj w pewnych odstępach czasu. Byłoby wskazane by odbywały się one również na terenie innych Okręgów.

Kursy dla działaczy ligowych

W Katowicach i Chorzowie odbyły się Kursy Działaczy Kół Szkolnych Ligi Morskiej, organizowane przez Okręg Śląsko-Dąbrowski Ligi Morskiej. Wykładowcami na kursach byli znani działacze Ligi Morskiej na Śląsku i pisarze marynistyczni (np. Supiński, Sylwester Elsner i inni).

Na zakończenie kursów odbył się egzamin piśmienny. Wyróżnieni absolwenci otrzymali nagrody w postaci bezpłatnego pobytu na obozach żeglarskich nad morzem, na jeziorze Turawa (24 km. kw.) oraz na Odrze.

Obozy żeglarskie

Okręg Śląsko-Dąbrowski w Katowicach informuje, że w bieżącym sezonie letnim organizuje 8 obozów żeglarskich w Opolu na Odrze oraz na jeziorze Turawa (ten ostatni pod namiotami).

Na obozach tych młodzież robotnicza Śląska przejdzie fachowe przeszkolenie w zakresie wioślarstwa, żeglarstwa oraz wychowania wodnego.

Okręg Śląsko-Dąbrowski posiada kilkadziesiąt jednostek pływających (kajaki, łodzie żaglowe itd.) oraz fachowych instruktorów.

Zgłoszenia przyjmuje Okręg Śląsko-Dąbrowski Ligi Morskiej w Katowicach, Plac Wolności 8 II p. (rg)

Z KRONIKI Polskiego Związku Żeglarskiego

Wykaz imienny Jachtowych Kapitanów Przybrzeżnych

uprawnionych do samodzielnego prowadzenia morskich jachtów żaglowych do 20 ton w polskiej żegludze kabotażowej, oraz szkolenia w zakresie tego stopnia

1. Białkowski Kazimierz Y.K.P. Warszawa, 2. Bochiński Teofil Y.K.P. Sopot, 3. Cybulski Zygmunt „Gryf", 4. Doroszewski Witold Y.K.P. Warszawa, 5. Downarowicz Stefan P.K.M., 6. Göttlich Juliusz Z.H.P., 7. Gurin Bazyli „Gryf", 8. Jaruchowski Mieczysław R.K.S., 9. Janicki Stanisław Y.K.P. Sopot, 10. Jankowski Wiesław Y.K.P. Sopot, 11. Jędrzejkiewicz Zygmunt Y.K.P. Warszawa, 12. Marcinkowski Witold Y.K.P. Warszawa, 13. Mikoda Tadeusz A.Z.S. Poznań, 14. Niedzielko Władysław Y.K.P. Sopot, 15. Pettke Jerzy P.K.M., 16. Remiszewska Krystyna Y.K.P. Sopot, 17. Reyman Bolesław P.K.M.,



18. Sowa Jan Y.K.P., Sopot 19. Sieradzki Juliusz Y.K.P., Sopot, 20. Symonowicz Henryk „Gryf", 21. Stankiewicz Władysław A.Z.M. Łódź, 22. Sarnecki Władysław Y.K.P. Sopot, 23. Kalinowski Henryk A.Z.M., 24. Klimaszewski Kazimierz Y.K.P. Warszawa, 25. Kucharski Stefan Y.K.P. Warszawa, 26. Krasnodębski Zbigniew Y.K.P. Warszawa, 27. Koziński Zygmunt Y.K.P. Warszawa, 28. Zalewski Stanisław Y.K.P. Warszawa, 29. Ziemnowicz Stanisław P.K.M., 30. Zieliński Aleksander Y.K. W., 31. Szymborska Irena Z.H.P., 32. Szymborski Stanisław P.K.M.

WYSTAWA ZIEM ODZYSKANYCH

Przygotowania do Wystawy Ziem Odzyskanych we Wrocławiu, która trwać będzie od 1 lipca do 30 września br. są w pełnym toku.

Udział Ligi Morskiej w tej imprezie zakrojonej na wielką skalę będzie wielostronny, a szczególnie zaakcentowany na odcinku wodnym Odry.

W przygotowaniu jest dom turystyczny na Grobli. Warsztaty szkutnicze Ligi Morskiej dadzą możność naprawy sprzętu wodnego uczestnikom spływów i zawodów.

Liga Morska zorganizuje wycieczki po Odrze na własnych jednostkach pływających i na taborze, przydzielonym jej przez Dyrekcję Dróg Wodnych i Żeglugę. Liga Morska rozporządzać będzie dwoma budynkami na obszarze graniczącym z terenem wystawowym, gdzie wodniacy znajdą możność poznania całokształtu działalności Ligi Morskiej, podanej w formie wykresów, statystyk i zdjęć z ośrodków wychowania morskiego i wodnego.

Wrocław przez okres letni będzie ośrodkiem zainteresowania całej Polski. Milionowa rzesza obywateli pozna piękno Ziem Odzyskanych i będzie miała możność ujrzenia na własne oczy, jak wygląda odbudowa tych Ziem włączonych w obszar gospodarki narodowej.

Ruch pociągów wodnych na Odrze uzmysłowi zwiedzającym Wystawę, jak wielkie znaczenie dla rozwoju gospodarczego ma ta rzeka dla naszych stosunków z sąsiadującymi z nami narodami słowiańskimi, łącząc Polskę z basenem naddunajskim.

Konferencja historyków w Gdańsku

W dniach 2 i 3 maja odbyła się konferencja historyków, zwołanych przez Zarząd Towarzystwa Przyjaciół Nauki i Sztuki w Gdańsku.

Tematem obrad były publikacje źródeł w zakresie dziejów Polski na morzu, w formie zamierzonego wydawnictwa „Monumenta Poloniae Maritima".

W pierwszym dniu obrad prezes prof. M. Dragan dokonał otwarcia, poczem sekretarz Towarzystwa dr. M. Pelczar skreślił szkic dotychczasowych prac Towarzystwa. Prace te zapoczątkowano w roku 1933. Wojna 1939—45 spowodowała przerwę, toteż część pracy, przygotowanej już do druku, nie ujrzała światła dziennego. Na szczęście większa część prac ocalała, wymaga ona jednak ponownego przepracowania, zważywszy, że zasięg wydawnictwa postanowiono częściowo rozszerzyć na skutek odkrycia przez badaczy nowych źródeł z wojny 1939—45 r. włącznie.

Po referacie dr. Pelczara wygłosili referaty: prof. dr. Labuda n. t. „Słowianie na Bałtyku" i prof. dr. Czapliński o Władysławie IV. Z kolei odbyły się obrady uczonych.

W dniu 3 maja odbyło się zakończenie obrad, na którym zsumowano wyniki. Postanowiono przystąpić niezwłocznie do opracowania wydawnictwa, dzieląc poszczególne epoki pomiędzy różnych uczonych. Całość obejmie ponad 10 tomów w formacie dużej ósemki o nierównej ilości stron 150—500, z mapami, sztychami, pieczęciami itp. Poszczególne tomy zaprojektowano jak następuje: 1. Źródła dla spraw Morskich Polski z Historii Średniowiecza: a) łacińskie, b) normańskie. 2. XIII w. 3. XIV w. 4. XV w. 5. Dwaj ostatni Jagiellonowie. 6. Henryk Walezy. 7. Zygmunt III, Władysław IV, Jan Kazimierz. 8. Koniec polskiej siły morskiej. 9. XVIII w. 10. XIX w. 11. Powstanie styczniowe. 12. Dzieje nowożytne.

W latach 1948—49 wydane będą 2 tomy: 1. Czasy Wazów — w opracowaniu prof. Czaplińskiego. 2. Ostatni dwaj Jagiellonowie — prof. Bodniaka.

W latach 1950—51 — 3 tomy: Dokumenty XIII, XIV, XV w. w opracowaniu dr. Pelczara. 3. Źródła historyczne — prof. Labudy.

Pozostałe działy zostaną opracowane w terminie późniejszym. Prace obejmą ściśle morskie sprawy, obejmujące politykę morską, Mar. Woj., Mar. Handl., porty itp. Sprawy inne będą poruszone tylko o tyle, o ile miały wpływ na problemy morskie.

Na zakończenie prof. Dragan zwrócił się do uczestników zjazdu z prośbą o moralną pomoc w sensie popularyzowania i popierania pracy oraz dostarczanie w miarę posiadania odnośnych materiałów (Mar. Woj.).

Pomoc materialną przyrzekł obecny na zjeździe, przybyły z Warszawy, Delegat Rządu.

Z ramienia Marynarki Wojennej w konferencji wziął udział Szef Oddziału Hist.: St. de Walden, kmdr.

WŚRÓD KSIĄŻEK i WYDAWNICTW

„PRZEGLĄD MORSKI" – kwartalnik Mar. Woj. nr 5/130 **rok XIV, styczeń-marzec 1948, str. 132. Cena w prenumeracie zł. 250.**

Mówi się, że nic nie jest bez ale. Powiedzenie to można również zastosować do wydawanego przez Dowództwo Marynarki Wojennej — kwartalnika „Przegląd Morski". Prawda, że pismo to wydawane jest w nader starannej szacie graficznej, że poziom artykułów jest wysoki, a wachlarz tematów — bardzo rozpięty. A jednak jedno „ale" rzuca się w oczy dość wyraźnie i przybiera jeszcze na sile przy zestawieniu całego zeszłorocznego dorobku „Przeglądu Morskiego". Tym „ale" była posucha, panująca w dziedzinie może najbardziej interesującej polskiego czytelnika, w dziale historyczno - operacyjnym — jeśli tyczy się spraw Polski na morzu i wybrzeżu w latach minionej wojny światowej. Spośród czterech wchodzących tu w rachubę zagadnień — kampania wrześniowa 1939, Marynarka Wojenna R. P. na Atlantyku i Morzu Śródziemnym w latach 1939—45, działalność wojenna Polskiej Marynarki Handlowej oraz udział I Armii W. P. w odzyskaniu dostępu do morza w roku 1945 — zaledwie jedno zostało w dwóch artykułach potraktowane, ale jeszcze nie omówione. (Artykuły kmdra por. Staniewicza i kpt. mar. Chrostowskiego.) Z tym większym więc zadowoleniem należy podkreślić wyraźny zwrot na lepsze, jaki przynosi w tej dziedzinie nowy (5-ty) numer omawianego kwartalnika.

W numerze tym znajdujemy dwa artykuły zapełniające dotychczasową lukę: kmdr. ppor. rez. E. Obertyńskiego o „Operacjach I Armii W. P. w ofensywie na Bałtyk" i komandora Stefana de Waldena — „Ostatnie dni „Wichra". Pierwszy artykuł jest cenną pozycją, dając zarys udziału jednostek I Armii w likwidacji trzech niemieckich punktów oporu na wybrzeżu, między ujściem Wisły a ujściem Odry. Kołobrzeg, Gdynia — Gdańsk, Zalew Szczeciński — oto sztandarowe nazwy wkładu Wojska Polskiego o oswobodzenie naszego wybrzeża, przeprowadzone nie tylko w walce z nieprzyjacielską armią, ale i — co należy podkreślić — flotą. Niemal cała rozporządzalna flota niemiecka skoncentrowana została w pierwszych miesiącach 1945 roku między Królewcem a Cieśninami Duńskimi i bezskutecznie usiłowała wpłynąć na przebieg walk toczonych wzdłuż wybrzeża. Ciężkie krążowniki „Luetzow", „Admiral Scheer", „Admiral Hipper" i „Prinz Eugen", stary pancernik „Schlesien", lekkie krążowniki, niszczyciele i torpedowce — niemal ciasno i tłoczno się zrobiło wzdłuż południowo-zachodniego Bałtyku, a jednak wojska radzieckie a nieco później i polskie zdobywały jedną bazę morską po drugiej i likwidowały jeden po drugim punkty oporu. Niemiecka flota poniosła też szereg ciężkich strat, począwszy od zbombardowanego krążownika „Admiral Scheer" do zatopionych w delcie Odry „Luetzowa" i „Schlesien". Szkoda, że w artykule Obertyńskiego ten aspekt morski pominięty został na ogół milczeniem.

Niezwykle ciekawy jest artykuł, a raczej wspomnienia komandora de Waldena o krótkiej, lecz „bojowej" działalności „Wichra", osamotnionego niszczyciela, który został na straży naszego wybrzeża. Publikacja ta odsłania zupełnie dotąd w prasie nieporuszane dzieje nocnego patrolu „Wichra" z 1 na 2 września, w trakcie którego — gdyby nie fatalny splot okoliczności i nieporozumienia — „Wicher" mógł odnieść piękny i zupełnie zasłużony sukces w postaci zatopienia krążownika typu „Leipzig". Ciekawy jest opis późniejszych nalotów niemieckich na Hel, pojedynku artyleryjskiego „Wichra" i „Gryfa" z dwoma niszczycielami niemieckimi, oraz zatopienia „Wichra", a jednak niezapomniane i dominujące wrażenie pozostawia właśnie ta scena: „Leipzig" wzięty na cel aparatów torpedowych „Wichra" w odległości zaledwie 3.500 m.

Wymienienie dwóch powyższych artykułów z całego 5-tego numeru nie jest ich specjalnym wyróżnieniem od innych artykułów tegoż numeru, niesposób jednakże wszystkich — nawet dość pobieżnie — omówić. Na łamach pisma morskiego omawiać ich zresztą nie trzeba, choćby z tej prostej zupełnie przyczyny, że wielu czytelników „Morza i Marynarza Polskiego". zna, czyta i abonuje „Przegląd Morski". Spośród szeregu więc dalszych artykułów J. Modrzejewskiego — „Słowiańskie miasta morskie w ujściu Odry", mgra B. Krzywca — „Brak realizmu w strategii morskiej Niemiec i Włoch na Morzu Śródziemnym", W. Supińskiego — „Nowe typy okrętów i nowe rodzaje broni w II-giej wojnie światowej", kmdra por. St. Mieszkowskiego — „Okręt jutra", Sł. Siereckiego — „Przeciwlotnicza obrona portów"), z których każdy jest starannie opracowany i ciekawy, pozwolimy sobie tylko zwrócić uwagę na artykuł kmdra por. Mieszkowskiego — „Okręt jutra".

Z dwóch miar zasługuje ten artykuł na uwagę i dokładne zapoznanie się z nim. Raz dlatego, że poświęcony został małemu okrętowi jutra, który „jest bardzo bliski naszym zainteresowaniom, jako posiadaczom granic i interesów, przylegających do „małego, zamkniętego morza". Po wtóre, że stanowi prawdziwą perełkę naszej publicystyki wojenno-morskiej, tak ze względu na temat, jak i z racji sposobu, w jaki go omawia. Innymi słowy — „wysokogatunkowy" artykuł, napisany z prawdziwym „nerwem".

5-ty numer „Przeglądu Morskiego" przynosi także kolejny odcinek książki admirała Isakowa, zapoznającej nas z polityczno-strategiczną stroną radziecko-niemieckiej wojny morskiej w latach 1941—45. Przynosi nam — w dobrze już znanym czytelnikom prasy morskiej, jędrnym i nader przejrzystym tłumaczeniu kontradmirała Steyera — drugą część i dokończenie rozdziału, omawiającego wojnę na Morzu Czarnym. W ten sposób omówiono kolejno działanie na Bałtyku, Dalekiej Północy i Morzu Czarnym, po czym nastąpi przedstawienie działań rzecznych i wyciągnięcie wniosków.

Artykuły techniczne (w tym artykuł o morskich samolotach odrzutowych), przegląd prasy krajowej i zagranicznej, dalszy ciąg aktualnego zestawienia flot świata w opracowaniu M. Steifera, kronika wojenno-morska i wiadomości lotnicze — dopełniają treść tego ciekawego numeru.

Numer jest bogato ilustrowany zdjęciami, mapkami i rysunkami technicznymi.

Jerzy Pertek

Skrzynka pocztowa

Wszystkim Czytelnikom, którzy pytają nas o warunki przyjęć do szkół morskich zwracamy uwagę na poprzedni numer naszego pisma (Nr. 5 — maj) strona 27. Poza tym w PCWM. (Gdynia, Al. Zjednoczenia 4), po nadesłaniu 6 zł znaczka pocztowego można otrzymać informator o szkołach morskich na Wybrzeżu.

Majchrzak St. Poznań. Po ukończeniu gimnazjum możecie ubiegać się o przyjęcie do Państw. Szkoły Morskiej na wydział nawigacyjny lub mechaniczny. Jeśli chcielibyście wstąpić do Mar. Woj. ukończyć Szkołę Oficerską, zwróćcie się w tej sprawie po informacje do najbliższej RKU. Numery kosztują 50 zł.

Forembski J. Swiebodzin. Krzos A. Rypin, Supa E. Andrychów. Szkoły, o jaką pytacie, nie ma. Jest tylko Szkoła Specjalistów Morskich, do której skierowywani są marynarze po przejściu kursu rekruckiego. Jeśli zostaniecie skierowani do Mar. Woj. w czasie poboru i zakwalifikowani do S.S.M. na pewno ją ukończycie. Inna droga przyjęć nie istnieje.

Nowakowski Z. Bydgoszcz. Oczywiście, szkoła taka istnieje, lecz dokładnych warunków nauki i informacji o poziomie tej szkoły udzielić nie możemy ze względu na obowiązek zachowania tajemnicy wojskowej.

Sambor M. Grodziec. Torpedowiec „Mazur" został zatopiony w porcie wojennym na Oksywiu w czasie jednego z nalotów niemieckiego lotnictwa pierwszego dnia wojny.

Stefański Z. Gliwice. Do Marynarki Wojennej możecie być przyjęci jedynie w czasie poboru. W drugiej sprawie radzimy po ukończeniu gimnazjum przemysłowego uczyć się dalej w Liceum Budownictwa Okrętowego w Gdańsku — Wrzeszczu.

Cerefin J. Kraków. „wz" i następująca po nim cyfra oznaczają rok powstania wzoru armaty lub karabinu maszynowego. W tym wypadku 2 armaty 75 mm z 1895 r.

Kalbarczyk W. Zalesie. Informacji udzieli Wam Państwowe Centrum Wychowania Morskiego, Gdynia, Al. Zjednoczenia 3.

Karcz St. Brześć Kuj. Radzimy Wam ukończyć szkołę, a dopiero później myśleć o służbie na statku.

Jarczyk M. Wrocław. Wyczerpującą odpowiedź na pytanie znajdziecie w zamieszczonym na łamach N-ru 2 „Morza i Marynarza Polskiego" artykule p. t. „Niebezpieczne cygaro".

Student medycyny, Warszawa. W chwili obecnej na statkach polskiej Marynarki Handlowej przewidziane są jedynie etaty dla lekarzy okrętowych, poza tym ani asystentów ani dodatkowego personelu lekarsko-sanitarnego na statkach (za wyjątkiem pasażerskich, które są całkowicie obsadzone) nie przewiduje się. Od lekarzy okrętowych wymagane są następujące dane: 1. Posiadanie obywatelstwa polskiego, 2. Ukończone studia lekarskie, oraz prawo praktyki lek. 3. Odbytą 3-letnią praktykę, 4. Ukończenie kursu specjalnego dla lekarzy okrętowych w Instytucie Medycyny Morskiej i Tropikalnej przy Akademii Lekarskiej w Gdańsku, 5. Zatwierdzenie przez Morski Urząd Zdrowia, 6. Kandydat musi być mężczyzną.

Przyszły marynarz, Ostrzeszów. Do otrzymania stopnia żeglarza morskiego nie jest konieczne posiadanie stopnia żeglarza śródlądowego. W drugiej sprawie skomunikujcie się z Polskim Związkiem Żeglarskim w Warszawie.

Zachwieja T. Kraków. W skład floty wojennej francuskiej wchodzą obecnie następujące jednostki: 1. pancerniki „Richelieu", „Jean Bart" i „Lorraine", 2. Lotniskowce „Dixmunde" i „Bearn", 3. Krążowniki „De Grasse", „Gloire", „Montcalm" „Georges Leygues", „Emile Bertin", „Suffren". „Duquesne", „Tourville" i „Jeanne d'Arc". Poza tym w skład jej wchodzą 24 niszczyciele, 13 okrętów podwodnych i szereg jednostek pomocniczych.

W skład floty hiszpańskiej wchodzi 7 krążowników z krążownikiem „Canarias" na czele, 23 niszczyciele w tym 12 w budowie, 6 okrętów podwodnych oraz jednostki pomocnicze.

ORP „Wilk" nie powróci do kraju, a modele o które pytacie zamieścimy w przyszłości na łamach „Młodzieży Morskiej".

Chudziński J. Oborniki. Skrót m/s oznacza statek motorowy, z angielskiego motor ship, „ORP" jest używany w Marynarce Wojennej i oznacza „Okręt Rzeczypospolitej Polskiej".

Bosman Perkowski St. Swinoujście. Zatrzymujemy do ewentualnego wykorzystania.

Inż. Niedźwiecki K. Szczecin. Ośrodek Wyszkolenia Rybackiego został uruchomiony w Kadynach nad Zalewem Wiślanym, opodal m. Świteź.

Wielkopolanin E. Obroty. Cena nowego kutra drewnianego wynosi: kadłub łącznie z urządzeniem i zamontowaniem silnika — 5.300 tys. zł. Natomiast silniki sprowadzane są z zagranicy i kosztują bardzo dużo, bo w naszej walucie 3,5 milj. zł. Cen kutrów stalowych nie znamy. W sprawie kursów dla rybaków skomunikujcie się z P. C. W. M. w Gdyni, Al. Zjednoczenia 3. Dział informacyjny o szkolnictwie morskim prowadzimy zawsze w okresie letnim — od zakończenia roku szkolnego przez całe wakacje.

Woźnicki T. Kraków. Do Szkoły Oficerskiej Mar. Woj. jesteście jeszcze za młodzi i musicie kilka lat poczekać, mimo warunków, w jakich się znajdujecie.

Bocheński St. Kalisz. Włoska flota posiada obecnie następujące większe jednostki: **A. Pancerniki:** „Caio Duilio" i „Andrea Doria", wybudowane w roku 1913. Wypierają one po 22.625 ton i uzbrojone są każdy w 10 dział 320 m/m, 12 — 135 m/m, 10 — 90 m/m plotn., 39 działek 37 m/m oraz NKM plotn. Szybkość 27 węzłów. **B. Krążowniki lekkie:** 1. klasa **„Garibaldi"** składa się z dwóch jednostek „Giuseppe Garibaldi" i „Luigi di Savoia Duca degli Abruzzi". Wybudowano je w 1936 roku. Wypierają po 8.000 ton i uzbrojone są każdy w 10 dział 152 m/m, 8 — 100 m/m. („Abruzzi" ma ich 10). 8 — 37 m/m plotn., 12 NKM plotn., sprzężonych po sześć, 6 wyrzutni torped 533 m/m, urządzenia do stawiania min, szybkość 32 węzły. 2. **„Raimondo Montecuccoli"** zbudowany w 1934 roku, wypiera 6.941 ton. Uzbrojenie jego składa się z 8 dział 152 m/m, 6 — 100 m/m plotn., 8 — 37 m/m plotn., 8 — 13 m/m NKM plotn., 4 wyrzutnie torped 533 m/m oraz urządzenia do stawiania min. Szybkość 37 węzłów. 3. **„Luigi Cadorna".** Rok budowy 1931, wyporność 5.008 ton. Uzbrojenie: 8 dział 152 m/m, 6 — 100 m/m plotn., 8 — 37 m/m plotn., 8 — 13 m/m NKM plotn., 4 wyrzutnie torped, oraz urządzenia do stawiania min. Szybkość 25 węzłów.

Straty floty włoskiej w czasie ostatniej wojny są następujące: **1. Pancerniki:** „Conte di Cavour" i „Roma". **2. Krążowniki:** „Armando Diaz", „Bari", „Bolzano", „Caio Mario", „Claudio Tiberio", „Cornello Silla", „Fiume", „Giovanni delle Bande Nere", „Giulio Germanico", „Gorizia", „Ottaviano Augusto", „Paolo Emilio", „Pola", „Trento", „Ulpino Traiano", „Trieste", „Zara" i „Taranto".

Poza tym przekazano Aliantom do podziału następujące jednostki: **1. Pancerniki:** „Italia", „Vittorio Veneto" i „Giulio Cesare". **2. Krążowniki:** „Attilio Regolo", „Pompeo Magno", „Scipione Africano", „Eugenio di Savoia" i „Emanuele Filiberto Duca d' Aosta".

Łojek J., Warszawa. ORP „Iskra" wróci niebawem do kraju, pozostałe jednostki nie wrócą. Stocznie przyjmują najpierw określoną pojemność nowego statku, a dopiero później opracowują szczegółowe wymiary i plany budowy.

Brysiak E., Łowicz. Polska nie posiada jednostek klasy „Wolf". Zatopione jednostki niemieckie o które pytacie, nie będą wydobyte. Nie nadają się one do remontu, a także trudności techniczne są zbyt wielkie. „Admirał" jest grą morską, nazywaną także „szachami morskimi". ORP „Jastrząb" był okrętem podwodnym, „Garland" niszczycielem, a „Dragon" lekkim krążownikiem.

Szeleźnik St., Kraków. Nie skorzystamy.

Ryszka A., Poznań. Otrzymaliśmy dziewięć trałowców z ZSRR. ORP „Żuraw" posiada odmienną sylwetkę i dlatego jego nazwa nie została przy modelu zamieszczona.

Wypych T., Środa. Wszelkie konieczne do budowy plany i rysunki wraz z objaśnieniami otrzymacie u konstruktora, ob. M. Plucińskiego, Gdynia, ul. Sienkiewicza 25.

Januchta I, Skarżysko - Kamienna. W sprawach poprzednich roczników „Morza" i „Młodzieży Morskiej" należy zwracać się pod adresem: Liga Morska Zarz. Gł. Warszawa, ul. Widok nr. 10. Polska posiadała motorowiec pasażerski „Chrobry", który zatonął w czasie akcji na wodach norweskich w 1940 r. Zamówienie Wasze przekazujemy administracji.

Z BRAKU MIEJSCA

nie zamieszczamy w nin. n-rze działu „Moje najlepsze zdjęcie".

Wydaje: Liga Morska i Marynarka Wojenna. **Redaguje: Komitet Redakcyjny.**
Adres Redakcji: Warszawa, Widok 10, tel. 86-210. **Oddział na Wybrzeżu: Gdynia, Św. Piotra 12, tel. 48-00**
Administracja: Centralny Kolportaż, Warszawa, Al. Jerozolimskie 55
Wydawnictwo „Prasa Wojskowa" Druk i klisze wykonano w Z. G. „P. W" Nr. 4 w Gdyni.
Rękopisów niezamówionych Redakcja nie zwraca. Autorzy artykułów ponoszą odpowiedzialność za wyrażone w nich poglądy.
CENA PRENUMERATY: wraz z przesyłką pocztową — ROCZNA: zł. 300,—, PÓŁROCZNA: 160.—, KWARTALNA: 85 —
Zamówienia kierować pod adr.: Centralny Kolportaż, Al. Jerozolimskie 55 z jednoczesnym przekazaniem pieniędzy na konto PKO, Warszawa I-8000.
W sprawie otrzymania zaległych numerów „Morza", należy pisać p/a Warszawa, Widok 10, natomiast zaległych n-rów „Marynarza Polskiego": Gdynia, Św. Piotra 12. W-11490

PIERWSZE POWOJENNE
REGATY JACHTOWE

odbyły się w ub. miesiącu na trasie Sopot — Gdynia — Hel — Gdańsk — Sopot. Uczestniczyło 10 klubów, które wystawiły 31 jachtów. Regaty wykazały wysoki poziom, co przy bolączkach naszego jachtingu (niedostateczna ilość sprzętu) jest nie lada sukcesem.

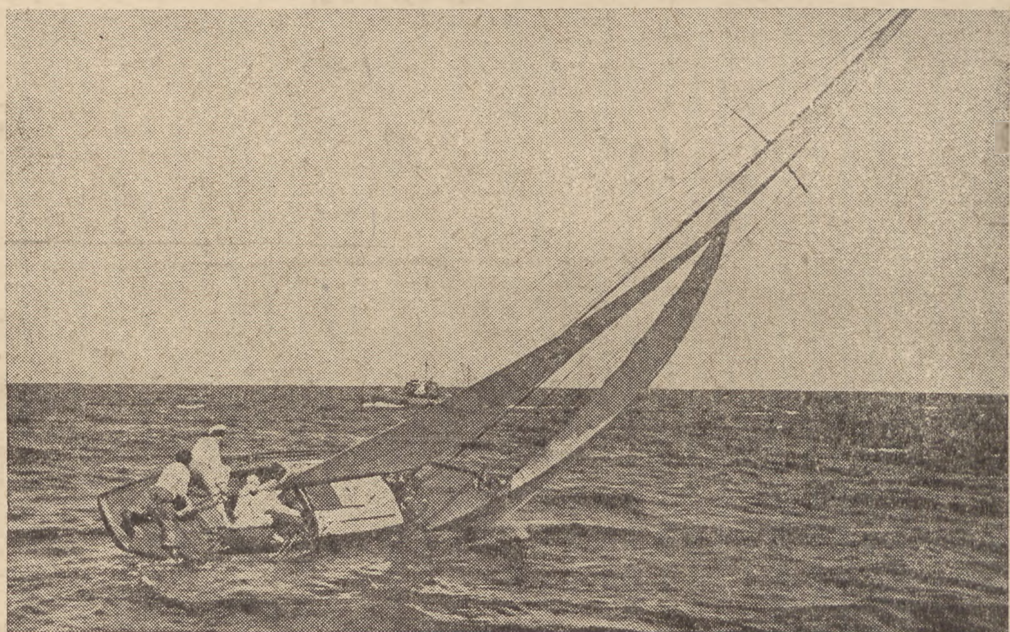
Wyniki: JACHTY PRZYBRZEŻNE: I grupa (jachty o ożagl. ponad 25 m²): 1. „Bosmat" — (kpt. mar. Borysiewicz). 2. „Bałtyk" — (kmdr. ppor. Wronka). 3. „Komodor" — (kmdr. ppor. Dehnel). Wszystkie trzy należą do K. S. Marynarki Wojennej „Flota". II grupa (jachty o ożagl. do 25 m²): 1. „Hanka" (YK Zryw — kpt. Zdryl). 2. „Rekin" (HOM — kpt. Pajewski). 3. „El Hakim" (YKP — kpt. Osiński). 4. „YMCA II" (Gdańsk — kpt. Kołodziejczak). 5. „Presto" (YKP — kpt. Majorkowski). — JACHTY PEŁNOMORSKIE: I grupa (jachty klasowe): 1. „Sztorm" (YKP — kpt. Andersz), 2. „Komandor" (KSMW Flota — kmdr. ppor. Romanowski), 3. „Tajfun" (YKP — kpt. Przebłocki). II grupa (jachty turystyczne): 1. „Marcin" (YKP Zryw — kpt. Krzyżaniak), 2. „Pirat" (PKN — kpt. Olszewski), 3. „Pietrek" (YK Zryw — kpt. Pytel).

Regaty obserwowały tysiące widzów. W charakterze obserwatora w regatach na swoim jachcie uczestniczył Marszałek Żymierski (zdjęcie u dołu).

FOT. K. KOMOROWSKI (2), J. UKLEJEWSKI, WAF (2)



Jachty, biorące udział w regatach, miały nie lada trudności do pokonania, wobec stale wzmagającego się wiatru. A tłumy zgromadzonej na brzegu publiczności miały swoją emocję...



Takich scen było bez liku. Nie obyło się bez wypadków. Już po przejściu mety, na skutek awarii, zatonął jacht „Zrywu" — „Janek". Ofiar w ludziach, na szczęście, nie było.



Załoga jachtu K.S. Marynarki Wojennej „Komandor".